Yo volé para el Führer



YO VOLÉ PARA EL FUEHRER

Por *Heinz Knoke*

El lector tiene en las manos uno de los libros más apasionantes que se hayan publicado. Es la dramática historia de un piloto de caza alemán, la autobiografía de un hombre que sobrevivió milagrosamente después de cumplir 2,000 misiones de vuelo, 400 de ellas en lucha con el enemigo. El autor derribó 52 aviones aliados a pesar de que su escuadrilla de combate tenía que enfrentarse a un enemigo numéricamente superior, que a veces lo superaba en la proporción de 40 a 1.

En el diario de Heinz Kjioke desfilan esos años que conmovieron al mundo, desde que Hitler tomó el poder hasta la rendición incondicional de Alemania en la Segunda Guerra Mundial. Al iniciarse ésta, el autor se alista en la fuerza aérea y cumple sus primeras misiones de vuelo en los años en que Alemania dominaba el aire. La *Luftwaffe* de Hermán Goering era dueña del cielo europeo, y todo hacía creer que la victoria llegaría en poco tiempo.

Pero más tarde, al perder la supremacía aérea, las páginas de esta obra adquieren un dramatismo sombrío. Los amigos, los camaradas de armas, los compañeros de vuelo van perdiendo la vida uno a uno, y sus aviones saltan hechos pedazos en el aire o se estrellan envueltos en llamas. En cada vuelo son menos los que regresan.

Esta es la guerra vista desde la cabina de un Messerschmitt. Es la historia de un hombre al que sólo quedaba la alternativa de matar o morir.

Al terminar su lectura, el lector tendrá una imagen vivida de lo que fue la guerra en el aire y sentirá que en cada una de sus páginas la muerte arroja su sombra. Al cerrar el libro, parecerá increíble que su autor haya cumplido la mayor hazaña posible en la hoguera de la segunda conflagración mundial: Heinz Knoke vive actualmente dedicado a labores pacíficas en una granja de Jever.

El Autor

Heinz Knoke nació en Hamelin, Alemania, el 24 de marzo de 1921. Fue hijo de un policía que lo educó en la rígida tradición prusiana. A la edad de 16 años ingresó en las Juventudes de Hitler y dos años después inició su entrenamiento como piloto de la Fuerza Aérea Alemana. Condecorado y herido varias veces durante la guerra, tuvo el rango de capitán y comandante de un escuadrón. Actualmente, después de una breve carrera política, vive en el Noroeste de Alemania. donde administra una granja.



YO VOLE PARA EL FÜHRER



El autor, en agosto de 1941

=HEINZ KNOKE=

YO VOLE PARA EL FÜHRER

LA HISTORIA DE UN AVIADOR ALEMAN

4 ta. EDICION



EDITORIAL DIANA, S. A.

TLACOQUEMECATL, 73 MEXICO, D. F.

Título Original: ICH FLUCHTE FüR DEN FüHRER
Traducción: JOSÉ RAMOS CERVANTES
Supervisión: EDUARDO ESCALONA

1 a. edición en español junio de 1957
2 a. edición en español abril de 1958
3 a. edición en español septiembre de 1959
4 a. edición en español enero de 1961

IMPRESO EN MEXICO - PRINTED IN MEXICO

CONTENIDO:

CONTENIDO:

YO VOLE PARA EL FÜHRER

INTRODUCCION

La primera vez que tuve este manuscrito en mis manos, me dije: "Hasta que al fin tenemos un relato genuino del otro lado". No solamente los que servimos en la Real Fuerza Aérea, sino también los millones de seres que estuvieron atentos al resultado de los combates aéreos durante la Segunda Guerra Mundial, experimentamos, de tiempo en tiempo, una enorme curiosidad respecto a nuestros contrincantes que formaban la Fuerza Aérea Alemana. ¿Acaso su actitud en la guerra era similar a la que guardábamos los pilotos ingleses? ¿Cuál había sido la reacción de estos hombres ante la decisión tomada por Hitler, de no invadir la Gran Bretaña? ¿Cuál la impresión que tuvieron al enfrentarse a la gran armada aérea de los aliados, al acercarse el fin de la espantosa conflagración? Muchas de las respuestas pueden encontrárse en este diario de un piloto de combate alemán.

Desde que terminó la guerra, mucho ha sido el material que nos ha llegado del otro lado; pero la mayoría de los libros que hacen el relato desde un punto de vista alemán, a pesar de ser históricamente valiosos, son, en gran parte, reminiscencias de gentes que ocupaban altos puestos en la administración alemana: tales corno generales y políticos. A mi modo de ver, el mérito que tiene el libro de *Herr* Knoke estriba en que, de manera sencilla y sin rebuscados adornos, cuenta la historia de uno de los que pelearon una guerra ardua y ordinaria. Casi inconscientemente dibuja la imagen reveladora de las juventudes hitlerianas. Sería menos auténtico si no lo hi hiciera. Pudo haber la tentación de omitir con tacto algunas de las breves referencias políticas hechas por el diarista, pero tales omisiones servirían solamente para desfigurar la imagen que nos brinda.

La génesis del libro no carece de interés. El señor John Ewing, que lo tradujo al inglés, ejerce la abogacía en Vancouver, pero en aquel entonces era oficial de la Real

Fuerza Aérea canadiense, y cuando en mayo de 1945 vino la rendición alemana, estaba encargado de supervisar e interrogar a los miembros de la Fuerza Aérea Alemana que se habían rendido. Su cuartel general estaba situado en Jever, donde el campo aéreo había sido ocupado por la Real Fuerza Aérea canadiense. Relata su primer encuentro con el autor del libro con estas palabras:

—Al ser interrogado Knoke, demostró poseer una inteligencia excepcionalmente aguda y una personalidad demasiado atractiva. Parecía ser una lástima que hubiera peleado en el bando equivocado. Su hoja de servicios reclamaba el respeto de cualquier miembro de la aviación. Hasta donde puedo saberlo, ningún otro piloto alemán que pudiera igualar su hazaña de haber derribado cincuenta y dos aviones aliados en combate sobre el frente occidental europeo, ha sobrevivido para contar la historia. Después de haberlo escuchado, consideré que las circunstancias eran verdaderamente excepcionales y nos estrechamos la mano (cosa por demás rara en aquel tiempo).

Después estuvieron en contacto diario. Por razones de seguridad, Ewing estimó conveniente mantener a Knoke bajo una constante supervisión; hizo los arreglos para obtener el licenciamiento con la prioridad que otorgaba la Fuerza Aérea Alemana y lo comisionó para hacerse cargo de las finanzas de la *Luftwaffe* local, que estaban siendo transferidas a 11 Real Fuerza Aérea.

—Abiertamente se mostró contrariado por tener que despojarse de su muy condecorado uniforme —continúa diciendo el señor Ewing— y a pesar de su ignorancia de los métodos contables, misma que yo compartía, no pasó mucho tiempo antes de que lograse organizar un sistema eficiente, para lo que fue ayudado por su esposa Lilo, que antes de la guerra había trabajado como tenedora de libros. Poco a poco fueron suavizándose las órdenes de no confraternizar con el enemigo y llegué a convertirme en asiduo visitante de la casa de los Knoke, donde siempre se me

recibió con la más cordial bienvenida. En cualquier lucha de ingenio, Knoke era más que capaz de salir airoso, y fueron varias las veces que nuestras discusiones pudieron resolverse únicamente ante el recordatorio de que, después de todo, eran ellos los que habían perdido la guerra. Su audacia parecía no tener límites. En cierta ocasión, el Mayor Británico, Alcalde de la Ciudad, se presentó a pedirle la casa, pero Knoke usó argumentos tan convincentes que lo indujo a cambiar de opinión e ir en busca de otros alojamientos. A menudo me sentí impulsado a confinarlo tras las alambradas de púas, pero tal cosa me parecía carecer de todo espíritu de justicia.

En 1946, cuando los canadienses abandonaron Alemania, el señor Ewing había llegado a ocupar el puesto de juez en el Gobierno Militar. Después de obtener su licenciamiento del ejército, pasó un año más como miembro de la Comisión de Control, antes de regresar a su país de origen. Durante ese tiempo estuvo en contacto con Knoke, para quien resultaba difícil ajustarse a las necesidades de una vida de civil y se había dedicado a escribir, como medio de escapar de su situación precaria, inmediata. Ewing le sugirió que escribiese un relato sencillo y veraz de su propia vida. El resultado se halla en este libro.

Como dato adicional puede mencionarse que para 1951 Knoke había logrado obtener fama de orador político y en ese mismo año fue electo miembro de la Legislatura de Sajonia Inferior y del Partido Socialista del Reich. Cuando la Suprema Corte de la República Federal Alemana, en 1952, declaró ilegal el partido, las actividades políticas de Knoke quedaron suspendidas, por lo menos temporalmente.

JOHN PUDNEY

C A P I T U L O I

LOS PRIMEROS AÑOS

CASI TODO MUNDO conoce la historia del Flautista de Hamelin.

Todavía en nuestros días lleva el nombre de Koppenstrasse, el camino que recorrieron en Hamelin los chicos que nunca más habrían de volver. A sus lados se levantan casas feas y grises que tienen patios angostos y sucios. Durante el verano, la superficie áspera del camino se convierte en una trampa de polvo; hay multitud de baches que durante las lluvias de primavera y verano se tornan en grandes y profundos lodazales. Aún no ha sido pavimentado y termina en angosta vereda que conduce a los campos y hortalizas que quedan al pie de la montaña Koppenberg.

Pasé mis primeros años en ese camino; cierto que no era- nada atractivo, pero tampoco yo era un niño bonito; tenía el pelo rojo y estaba plagado de pecas.

Mi padre era policía. Durante la Primera Guerra Mundial fue Sargento de Estado Mayor, Décima Compañía, 18 Regimiento de Infantería. Era hombre de aspecto impresionante y un gran soldado. Después y durante muchos años prestó sus servicios en el cuerpo de policía de la ciudad, admirado y respetado por todos sus conciudadanos. Ganó una condecoración en la Batalla de Flandes, pero fue hecho prisionero en las afueras de Yprés el año de 1915. Pasó cuatro largos años como prisionero de guerra en el campamento isleño de Belle Ile, en la Bahía. de Vizcaya.

Regresó en 1919 y se casó. Ana era la más atractiva de las hijas del carpintero y albañil Wilhelm Maertens. De su padre heredó la terquedad así como un gran sentido del

humor. Hasta hoy, sus ojos pueden iluminar jovialmente sus facciones suaves, sin arrugas, que nimba su pelo blanco. Siempre pensé que mi padre había demostrado su buen gusto al casarse con Ana y que yo habría hecho lo mismo en su lugar.

Nací el 24 de marzo de 1921, un año y ocho días después del casamiento de mis padres. Lejos estaba yo de ser el niño ideal. Mi padre tuvo que educarme con dureza, cuidando de que desde mi más temprana edad fuese acostumbrándome al concepto prusiano de orden y disciplina. El elemento principal que utilizó para educarme fue una larga correa con la que mis espaldas llegaron a familiarizarse penosamente. El sargento de la Plana Mayor me trató como nuevo recluta y, sin embargo, sé que me quiso, por lo que ahora le estoy agradecido, a pesar de las buenas zurras que me dio y que, a decir verdad, debo confesar fueron bien merecidas.

Como sitio de recreo tuve las barrancas, el cuartel donde había el campo para desfiles y las caballerizas, así como las cuadras de alojamiento, con sus largos corredores y espaciosos vestíbulos. Desde muy chico aprendí a usar un rifle, limpiarlo, apuntar y dispararlo; también me enseñaron a armar una ametralladora y colocarla en posición de tiro. Nunca me asustó el ruido de los disparos. Los soldados eran mis amigos y mis compañeros de juego; juntos pasamos muy buenos ratos.

Corrieron los años. Era raro que algún acontecimiento emocionante llegara a perturbar la paz y calma de la vida propia de nuestra ciudad, que, como siempre, se extendía al pie de suaves pendientes en las colinas sombreadas de árboles. Las aguas del río seguían deslizándose, atravesaban el pueblo, se arremolinaban y caían sobre dos amplias esclusas; parte de ellas era desviada para el abastecimiento de fuerza motriz con que operaba el gran molino de harina que había en la isla. Los remolcadores luchaban contra la corriente y arrastraban largas hileras de chalanas y barcazas de carga

vacías. Balsas difíciles de manejar y lanchones pesadamente cargados zarpaban y se deslizaban río abajo, en dirección al valle, más allá de los muelles y hermosas y limpias calzadas que servían de paseo en las márgenes del río. Durante el verano, llegaba gran número de turistas que viajaban en ferrocarril o en automóvil. La atmósfera de romántica época medieval que envolvía a la ciudad era un gran atractivo y se traducía en buenos negocios para los hoteles, restaurantes, tiendas y guías de turistas, etc., especialmente si los domingos hacía un buen día.

Fue ahí donde crecí, feliz y ajeno a toda preocupación durante mi niñez.

Para 1931 había terminado los cuatro años de escuela elemental y asistía a la secundaria *(Gimnasium)*. Era éste un instituto muy antiguo y de arraigos tradicionales. Nunca fui un alumno estrella, como tampoco había sido un angelito durante mis primeros años. Por supuesto, cometí cuanta falta puede ser conocida en el calendario escolar y creo haber sido un tormento perfecto para mis maestros que parecían considerar mi comportamiento como cosa natural y nunca me guardaron permanentes rencores o mala voluntad.

Nunca olvidaré al decano del colegio, el anciano doctor Trobitius, hombre extraordinario y digno de toda consideración. Era una lástima que enseñara matemáticas, química y biología, porque las únicas materias que me interesaban eran filosofía, idiomas, historia y arte. También me encantaban los deportes, especialmente remar; por cierto que en el verano de 1937 llegué a ser capitán del Club de Remos de la escuela. En mi clase todos teníamos que tomar lecciones de baile. Poco era el tiempo que quedaba para dedicarlo al estudio; de manera que, hablando en sentido general, convertí en una práctica el no asistir nunca a las clases de biología o química. Casi durante seis meses pude pasármela de ese modo, pero llegó el día en que las autoridades escolares me descubrieron y estuve a punto de ser expulsado de la

escuela.

Fui llevado ante el Director. Por cuanto se refería a nosotros, era la personificación completa de toda autoridad; hombre alto, delgado, con facciones de sabio y aspecto impecable, Teniente Coronel de las Reservas.

Estaba sentado tras enorme escritorio y fumaba un tabaco Virginia; a su lado, en cómoda silla, se había desplomado Trobitius, con su reluciente calva. Ambos me ignoraron por completo, haciéndome sentir intranquilo. Me remordía la conciencia. Quizás no había sido tan vivo como me lo suponía.

Por fin, el Director me preguntó por qué había dejado de asistir a las clases del doctor Trobitius.

Habría podido idear alguna excusa, como estar enfermo de la garganta o padecer un dolor de estómago, o cualquier otro pretexto por el estilo; sin embargo, en aquella ocasión decidí confesar la verdad. Ciertamente, no soy de los que creen que siempre debe decirse sólo la verdad; pero pensé que en aquel momento era una buena idea hacerlo. No quería sentirme avergonzado de haber dicho mentiras al estar delante del Director. Además, según mi opinión, la verdad podía hacerles buena impresión y, por ende, reduciría la severidad del castigo.

Con toda franqueza le dije al Director que no me interesaban las clases que impartía el doctor Trobitius, que su enseñanza era árida y fastidiosa. Por supuesto, al oír eso, por poco se desmaya el instructor. El Director me miró asombrado, porque esperaba alguna de las excusas habituales, pero reaccionó inmediatamente y durante varios minutos me regañó atronadoramente; sin embargo. los rayos cayeron sobre el pobre ancianito Trobitius, después que fui retirado de su presencia.

No se me impuso ningún castigo, y pasado el incidente tuve la impresión de que las clases que impartía el viejo

profesor eran ya más interesantes.. .

Aquel verano, mientras asistía a la clase de baile, me enamoré por primera vez. La adoraba con todo el ardor romántico de mis dieciséis años. Se llamaba Lieselotte y su padre era doctor; en cuanto a la que hubiera sido mi suegra, era una dama de la alta sociedad y no podía estar de acuerdo con nuestras relaciones porque mi padre era sólo un policía común y corriente.

También en aquel tiempo empecé a escribir por primera vez. Tuve la suerte de poder vender algunos artículos y cuentos cortos que me produjeron algo de dinero para mis gastos personales; además, compuse unos poemas para Lieselotte que se mostró encantada con ellos.

Al año siguiente me enamoré locamente de Annaliese. Tenía el cuerpo de una diosa. Le dediqué los mismos poemas, a los que sólo tuve que cambiar el nombre, y quedó igualmente complacida.

Tanto a Lieselotte como a Annaliese les juré amor y devoción eterna, pero cuando llegué a ser aviador quebranté todas mis promesas. Todavía me alegra recordar que ni mi pelo lacio y rojo ni las pecas que cubrían mi nariz fueron obstáculo para que me quisieran.

En aquellos días, aparte de querer a Lieselotte y Annaliese, sentía gran amor por la vieja escuela, por nuestro pueblo de rincones extraños y únicos, por sus calles angostas y por la navegación en el río. En verdad que amaba la vida.

En el año de 1931 me hice miembro de la Asociación de *Boy Scouts (Pfadfinderbund).* Acostumbrábamos vagar por todas partes de Alemania, pasando las noches en campamentos, dando largos paseos a pie, desarrollando un sentimiento de camaradería y cantando a coro alrededor de las hogueras.

El 30 de enero de 1933, cuando los nazis subieron al poder, tenía yo doce años. Me acuerdo perfectamente de aquel día. Las tropas de asalto (SA) se apoderaron de la Casa del Ayuntamiento a eso del mediodía y trataron de izar la bandera de la swástica. A la sazón, mi padre estaba de guardia en el edificio y junto con otros dos oficiales de policía arriaron nuevamente la bandera. Durante muchos años el incidente no fue olvidado y siempre se le acusó de haber sido el responsable de tal proceder.

Pocas semanas más tarde, un domingo se celebró un servicio religioso dedicado a las distintas organizaciones de jóvenes. Fui uno de los *boy scouts* que asistieron a la iglesia. Al salir a la plaza del mercado, nos asaltaron los miembros de la Juventud Hitlerista (HJ) y sobrevino una violenta pelea callejera en que tuvo que intervenir la policía.

Al efectuarse una reunión interseccional de exploradores en Lüneberg, a la que concurrieron 20,000 muchachos, las Juventudes Hitleristas trataron de derribar los campamentos; luchamos contra ellos y los vencimos en toda la línea. Como consecuencia, fue suspendida la reunión por órdenes del Ministro del Interior, y el campamento tuvo que ser levantado en unas cuantas horas. La Asociación de *Boy Scouts* (Exploradores) fue declarada organización ilegal y todos fuimos incorporados, colectivamente, a la Juventud Alemana de Menores *(Jungfolk)*, que era una subdivisión de las Juventudes Hitleristas. Los que habíamos sido exploradores, permanecimos unidos y formamos una tropa *(Fahnlein)* continuando nuestros paseos a pie, levantando nuestros campamentos y cantando como antes lo hacíamos.

En 1935, cuando cumplí los catorce años, llenaba ya el requisito para ser admitido en las Juventudes Hitleristas propiamente dichas, pero rehusé la oportunidad que se me brindaba; sin embargo, dos años más tarde cedí ante la presión que se me hizo y entré a formar parte de la Juventud Mecanizada de Hitler. Muy pronto surgieron las dificultades con las autoridades, porque, como capitán

que era del Club de Remos de la escuela, se me consideraba, en sentido general, como de ideas reaccionarias. Durante las regatas y después de una carrera de lanchas, se produjo un incidente en el que algunos de los miembros del club se vieron involucrados en una lucha contra la Juventud Hitlerista *Streifendienst*, que era algo así como una fuerza de policía integrada por muchachos. A fin de evitar la desgracia de ser expulsado de las Juventudes Hitleristas, volví a incorporarme a la división integrada por la Juventud Alemana de Menores, donde me hice cargo de la organización y supervisión de deportes y campamentos para los chicos. De este modo pude reducir al mínimo los ejercicios militares y regimentación, fomentando la libertad, el buen humor y la camaradería.

Las Juventudes Hitleristas eran como cualquiera otra organización nazi. Llegaron a hacerse intolerables porque no supieron aplicar correctamente, en la práctica, los principios fundamentales del nacionalsocialismo. Sin embargo, hay que tener presente que estos principios e ideales subyugaban materialmente a los jóvenes y que los sosteníamos con el máximo entusiasmo, habiendo podido enorgullecernos del resurgimiento poderoso de nuestro amado país durante los años en que éramos todavía muy jóvenes.

xxx xxx xxx

Fue el seis de julio de 1938 el día en que hice mi primer vuelo.

Aconteció durante una exhibición aérea en que un viejo aparato de transporte despegaba de un extenso campo situado en las afueras de la ciudad. Un vuelo de recreo, por quince minutos, costaba solamente unos cuantos marcos.

Ya entrada la tarde, me vi sentado y amarrado a uno de los asientos que había en el interior del pesado aeroplano. Pusieron el motor en marcha, el aparato se movió dificultosamente hasta llegar al extremo del campo lleno de baches y levantó el vuelo. Rugió la máquina, se sintieron uno o dos brincos más y el césped se hundió, alejándose de nosotros. Estaba yo volando.

Subimos. Frente al asiento había una pequeña cajita marcada: "mareo", que contenía unas cuantas bolsas de papel. No pude explicarme el motivo de esto; no se sentía el menor balanceo, no había bolsas de aire, absolutamente ningún movimiento fuera de la suave vibración del asiento. Y ascendimos más y más.. .

Desde arriba, mi ciudad natal parecía ridículamente pequeña. Pronto estuvimos por encima del nivel de las cimas de los montes circundantes; el horizonte que se ampliaba se desvaneció en un resplandor que ofuscaba; disminuyó el tamaño de los campos y se convirtieron en un gran mosaico de tierra donde se dibujaban pequeñas figuras geométricas cuyos colores variaban del verde oscuro en las praderas sobre las márgenes del río hasta el amarillo brillante en los sembradíos de mostaza; cruzaban el terreno caminos y ferrocarriles, así como la cinta serpenteante y plateada del río; el paisaje estaba salpicado por diminutas ciudades de juguete cuyas casas tenían tejados de color rojo y negro, así como por bosques y secciones de césped que formaban claros sobre el lomerío; todo el cuadro era una mezcla de colores gloriosamente coordinados. Aquí y allá se distinguían pequeñas manchitas que no eran sino automóviles o carretas sobre los caminos; si aparecían en el río, eran lanchas o balsas. Un tren en miniatura se arrastraba sobre la vía del ferrocarril, a semejanza de un gusano negro.

Cuando viramos, tuve la impresión de que el cuadro en toda su magnificencia se había inclinado, como si se tratara de la cubierta de una mesa. Contemple las nubes que

teníamos muy cerca y pensé: "¡Adelante, volemos más alto que ellas!" Fue entonces cuando decidí que algún día volaría por encima de las nubes. Sentí tristeza al darme cuenta de que empezábamos a perder altura; la tierra vino a nuestro encuentro y pronto, demasiado pronto, todo había terminado.

Todavía estaba rojo de emoción cuando conté a mis padres las impresiones de aquel primer vuelo. Se echaron a reir, y años más tarde volví a notar la misma sonrisa en sus rostros cuando, ya como veterano piloto, les hablé de los dos mil o más vuelos que había hecho. Quizá también en esta nueva ocasión me sonrojo al hacer mi relato.

VERANO DE 1939

El verano marca el momento culminante del año. Por naturaleza me inclino a reconocer los años de mi vida por los recuerdos del verano, en que los días son tibios y soleados y las noches llenas de dulces susurros. Para Alemania, el año de 1939 está lleno de acontecimientos extraordinarios que afectan, en forma decisiva, la vida del pueblo alemán. Ese verano marca el término de los días felices y tranquilos que pasé en mi juventud. Una vez más vago por entre los bosques de pinos y hayas que cubren la montaña, o por los fértiles maizales y las praderas del valle: y una vez más, también, me deslizo sobre la corriente del Río Weser en una frágil canoa.

Annaliese convive conmigo este verano, el más encantador de todos. Juntos recorremos los claustros del monasterio de Mollenbeck y escuchamos el órgano que canta en la vieja abadía de Fischbeck. El sol nos quema la piel cuando recorremos en motocicleta el Bosque de Teutoburg o cruzamos el valle del Exter hasta llegar a Solling, y juntos, también, trepamos por los riscos del - Hohenstein o nadamos en las frescas aguas del Weser.

No nos preocupan las densas nubes de tormenta que se forman en el horizonte político. ¿Qué diferencias pueden originar en nuestras vidas, aun cuando la tensión internacional dé Europa llegase al punto más crítico? Durante los últimos años, Alemania ha ido deshaciéndose más y más de las cadenas impuestas por el Tratado de Versalles. ¿No tenemos derecho a vivir como un pueblo libre sobre la faz de la tierra?

¿Necesidad, pobreza, desempleo? Han dejado de existir en el Tercer Reich; por consiguiente, ¿es extraño que Austria busque la unión con un Reich poderoso y próspero? Parece cosa de sentido común y nada más, que el territorio sudetino haga lo mismo y que Memel trate de librarse del yugo lituano.

En todas partes de Europa las poblaciones alemanas tienden los brazos a Hitler. Sucede lo mismo por dondequiera que vamos. En la Gran Convención del Partido Nacional celebrada en Nuremberg, o durante las festividades de la siega en los villorrios locales sobre el Bückeberg, que sólo queda a cinco millas de Hamelin, soy únicamente uno de muchos millones de jóvenes entusiastas que tienen fe absoluta en Hitler y se dedican a él sin la menor reserva.

Annaliese y yo gozamos de un verano tranquilo, sin que nos inquieten las nubes de tormenta que surgen en el horizonte.

—No hay necesidad de preocuparse: el Führer nos sacará del peligro.

Y al decir esto, sólo hacemos eco a los pensamientos de noventa millones de alemanes que viven en todo el mundo.

Al principiar el verano he hecho mi solicitud para servir en la fuerza aérea *(Luftwaffe)* como candidato a oficial. Deseo combinar una carrera militar con la libertad y belleza de la vida de un aviador.

El 5 de julio me llaman para presentar los exámenes preliminares que duran cuatro días. Psicólogos, doctores, maestros y oficiales nos examinan a otros cuatro candidatos y a mí con el fin de determinar nuestra aptitud mental y física para la carrera que deseamos seguir. El primer día transcurre en exámenes médicos hechos por diferentes especialistas; el segundo, tenemos que escribir y llenar pruebas, improvisar discursos y contestar centenares de preguntas que nos hacen oficiales y psicólogos. El tercer día nos encuentra en la "silla tridimensional" que hacen dar vuelta y girar en varias posiciones, mientras nuestras reacciones van siendo anotadas mediante el uso de un sistema elaborado de botones de presión. Tenemos que arrastrarnos hasta el interior de una cámara de baja presión y se nos toma el tiempo que duramos en ajustar pequeños juegos de engranes y ruedas dentadas para determinar el efecto que nos produce la falta de oxígeno. Todo parece ser un viaje a través de cámaras de tortura modernas.

El cuarto y último día está dedicado a pasar las pruebas de atletismo; carreras a larga distancia y de velocidad, saltos, lanzamiento del disco y de la jabalina, ejercicios gimnásticos sobre una barra y en paralelas horizontales, natación y boxeo. Todo constituye el más exigente y amplio examen que he pasado en toda mi vida.

Por la noche se nos da a conocer el resultado. Dos de los candidatos han sido aprobados y yo soy uno de ellos.

AGOSTO 27 DE 1939

De la noche a la mañana, nuestra escuela se convierte en un cuartel. Las Fuerzas Armadas hacen comparecer a las Reservas. Parece que ha surgido una situación crítica en la frontera oriental de Alemania y en Polonia. Correos van y vienen durante toda la noche, apresurándose a entregar citas y telegramas en todas partes.

AGOSTO 28 DE 1939

El Gobierno del Reich ordena la movilización general. Estamos al borde de la guerra.

Está en proceso de formación un batallón de reservistas en nuestro antiguo colegio. Lo mismo sucede en todas las demás escuelas que hay en la ciudad. Los dos arsenales del ejército se hallan totalmente repletos, y por todas partes se ve el color gris. La ciudad se encuentra pletórica de soldados.

AGOSTO 29 DE 1939

Se me informa que debo esperar que el llamado de la Fuerza Aérea me llegue con anticipación. Mis compañeros de clase han estado reuniéndose corno voluntarios, y para la noche se hallan todos vistiendo el uniforme.

AGOSTO 30 DE 1939

El jefe de la organización local de la Juventud Alemana de Menores *(Jungbann) ha* sido llamado. Me entregan el mando de cerca de 4,000 muchachos que hay en el distrito *(Kreis)* de Hamelin. Deben ser apostados en todas partes para que ayuden a los soldados y se hagan útiles en cuanto sea posible. En los almacenes de abastecimiento se requisan los vehículos para cargarlos con provisiones, equipo, armas y municiones: en los cuarteles hay infinidad de cosas que hacer; en las cocinas de campo hay que mondar patatas. etc. En dondequiera que hay soldados se mandan muchachos para que ayuden.

Por la tarde, el primero de nuestros recién organizados batallones aborda el tren en la estación de carga. Los trenes van decorados con flores al salir rumbo al Este, pero las caras tienen un gesto de solemnidad. Entre ellos

reconozco a muchos de mis compañeros de escuela; los grises cascos de acero contrastan notablemente con los rostros juveniles. Nunca volveré a ver a la mayoría de ellos.

AGOSTO 31 DE 1939

Las autoridades polacas en contra de la minoría alemana hacen horrible la lectura de los diarios de hoy. Miles de alemanes están siendo sacrificados en territorio que en un tiempo fue parte de Alemania. Miles más llegan cada hora a territorio del Reich y cada refugiado cuenta una nueva historia de horror.

SEPTIEMBRE 1° DE 1939

Esta mañana, a las 5:40 horas, los ejércitos alemanes cruzaron la frontera para entrar en acción. Es la guerra.

Así llega a su fin el último verano de mi niñez. De este modo, un humilde e insignificante individuo queda atrapado en la senda que sigue inexorablemente la gigantesca rueda del Tiempo. Debo estar preparado para resistir el impacto de la guerra que se cierne sobre mi cabeza a manera de avalancha incontenible; tengo que ser tan duro como el acero si no quiero terminar hecho añicos. Mi deseo es ser soldado.

SEPTIEMBRE 5 DE 1939

El día 2 de septiembre Goering llamó al servicio a las defensas civiles antiaéreas. El día de ayer nos trajo la noticia de la sorprendente declaración de guerra hecha contra el Reich Alemán por Inglaterra y Francia. Por

primera vez, hoy se escuchó el clamor de las sirenas que anuncian incursiones aéreas. Los bombarderos británicos atacan los puertos e instalaciones marítimas sobre las costas alemanas del Mar del Norte.

SEPTIEMBRE 8 DE 1939

Ha caído Varsovia.

La campaña de Polonia es una guerra relámpago *(Blitzkrieg)*. El avance de los ejércitos alemanes ha sido una marcha incontenible hacia la victoria. Escenas de profunda emoción ocurren con la liberación de los residentes alemanes, aterrorizados en el Corredor Polaco. Espantosas atrocidades, crímenes contra toda ley humana, han sido descubiertos por nuestros ejércitos. Cerca de Bromberg y Thorn se encontraron tumbas enormes que contienen los cuerpos de miles de alemanes sacrificados en masa por los comunistas polacos.

El ejército de Polonia está desintegrándose; la Fuerza Aérea Polaca ya ha sido aniquilada. Aquí, en Alemania, se cree que la guerra habrá terminado para la Navidad. La gente desea la paz. Vidas sacrificadas son el precio que debemos pagar por la victoria.

SEPTIEMBRE 11 DE 1939

Hoy en la mañana salió mi padre con un destacamento de policía que prestará servicio activo en Polonia.

Mi hermana, que vive en la isla de Wangerooge, en el Mar del Norte, ha experimentado por primera vez lo que son los ataques aéreos británicos.

Mi madre y yo nos hemos quedado solos en nuestra casa

de Hamelin, el "Agujero de Ratas". Es extraña la quietud que reina en ese lugar. También yo habré de partir muy pronto.

La guerra en Polonia se acerca a su término. Después de todo, es posible que lleguemos a reunirnos todos los de la familia la próxima Navidad.

He solicitado que se adelante la fecha de mi reclutamiento, pero no pude conseguir nada en definitiva, excepción hecha de vagas promesas que no significan nada. No me explico por qué, pero me siento atraído por la posibilidad de experimentar prácticamente lo que es la guerra.

SEPTIEMBRE 27 DE 1939

Después de escribir durante varios días las pruebas del examen de matrícula superior *(Abitur)*, hoy supe que había resultado aprobado. De manera que ahora he terminado la escuela. Muchas veces, en el pasado, maldije el viejo lugar; sin embargo, le guardo cariñosos recuerdos. Dije adiós al familiar instituto de enseñanza y especialmente me he despedido del anciano y buen doctor Trobitíus, que parece haberme perdonado por no asistir a sus clases de biología; me estrecha la mano efusivamente, por largo rato, y me desea suerte en mi vida futura de aviador. Ayer llegó la noticia de la muerte de los dos primeros condiscípulos míos. Ambos cayeron en la batalla de Radom.

OCTUBRE 30 DE 1939

Por fin recibí hoy el llamado de la Fuerza Aérea: Debo presentarme el 15 de noviembre al Regimiento Núm. 11 de Entrenamiento Aéreo que se encuentra en Schoenwalde, cerca de Berlín.

Hace ya más de un mes que terminó la guerra en Polonia. Relativamente hay muy poca actividad en la línea de la Muralla Occidental. Solamente la Fuerza Aérea sigue diariamente en acción. Me pregunto si alguna vez llegaré a volar en misión de operación.

NOVIEMBRE 13 DE 1939

Lentamente pasan los días hasta convenirse en semanas, y estoy que reviento de impaciencia. Sólo faltan dos días para convertirme en soldado.

Este es el último día que pasaré en casa; mi madre no dice palabra de mi partida; sé que las cosas se le dificultarán más una vez que me haya ausentado.

NOVIEMBRE 14 DE 1939

Hoy al mediodía salí de Hamelin. Mi madre dice que "todo saldrá bien". Ella y Annaliese fueron a despedirme a la estación. Las veo decirme adiós mientras el tren va alejándose.

Mi última noche de civil la paso en Berlín. El ruido y movimiento de la gran ciudad me causan fatiga.



Hamelin



Mis padres



El autor vistiendo el uniforme de la Jungvolk



En un desfile de la Juventud de Hitler, Hamelin, 1939

NOVIEMBRE 15 DE 1939

A las 15:15 horas entro en el aeródromo de Schoenwalde, base del Regimiento Núm. 11 de Entrenamiento Aéreo y me presento a la oficina de ordenanza de la Compañía Núm. 4. Ahora soy el recluta Knoke. En el almacén de ropa me dan unos *slacks* que me quedan demasiado grandes y una camisola que me viene muy apretada, un par de botas rústicas, increíblemente pesa-, das, así como un casco de acero que también me queda pequeño.

Me aventuro a protestar levemente por el casco, y el cuartelmaestre sargento me pone en mi lugar rega-ñándome:

—¡Cállate el hocico! El casco te viene. ¿Qué quieres que haga si tienes la cabeza hinchada?

Desde entonces me encuentro totalmente ofuscado. Todos los movimientos tienen que hacerse de prisa. El lugar presenta la actividad de un hormiguero. Todos se agitan en derredor de las barracas al eco de órdenes dadas a gritos y andan con botas provistas de herraduras, golpeando los largos corredores y las escaleras... Soldados, soldados y nada más que soldados en todas partes. Este mundo tan extraño y nada atractivo me hace sentir muy solo.

DICIEMBRE 24 DE 1939

¡Víspera de Navidad!

La guerra debió haber terminado hace tiempo.

Es la primera Navidad que paso lejos de mi hogar. Allá debe estar el suelo cubierto de nieve; aquí ha llovido durante varios días consecutivos. Estamos a la mitad del entrenamiento militar básico, que es realmente duro. Día tras día la misma rutina agotadora: desfiles, ejercicios, maniobras, prácticas, etc...

Una vez más queda demostrado que no soy ningún prodigio. La verdad es que mi oficial llega al punto de decir que si alguna vez se me llega a comisionar como oficial, presentará su dimisión del servicio y devolverá todos los regalos de Navidad durante siete años. En las monótonas marchas de entrenamiento me gusta imaginar que golpeo en la cabeza a este tal por cual con la culata del rifle.

Me siento horriblemente cansado. Mañana en la noche me toca estar de guardia, pero al siguiente día me permiten quedarme una hora más en la cama. Esa hora extra será el mejor regalo de Navidad que tendré este año.

DICIEMBRE 26 DE 1939

Día de boxeo. Nos tienen encerrados en el campamento, pero salto el alambrado porque afuera hay una muchacha que dice estar buscando a su hermano. Pregunto a varios compañeros, pero no puedo encontrarlo porque ya ha oscurecido. Pasamos varias horas caminando juntos en el bosque y la beso; quiere regresar nuevamente con objeto de ver si localiza a su hermano el domingo; quizás pueda volver a besarla en esa ocasión; a decir verdad, me encantaría verla de día para saber cómo es. Si me hubieran visto saltar el alambrado, ya sea el sargento de ordenanza o cualquiera de los guardias que están de servicio, me habrían metido tres días al calabozo.

CAPITULO II

ENERO 31 DE 1940

EL 8 DE enero fui transferido a la Academia Militar *(Kriegschule)*. Aquí la vida no resulta ser ningún día de recreo para los candidatos a oficiales. Las marchas de entrenamiento continúan con rigor no disminuido y conforme a la mejor tradición prusiana; pero ya estoy acostumbrado a ellas. Constantemente nos están repitiendo que:

—Aquí tienen que ser duros, tanto como el acero de Krupp. Cualquiera que llegue a flaquear será aniquilado.

Para nosotros, la vida es una prolongada y tediosa rutina que va de los campos de marchas de entrenamiento a los salones de conferencias; tenemos que trabajar y estudiar en nuestros cuartos, a menudo hasta altas horas de la noche. Tenemos instructores de lo mejor, oficiales, oficiales subalternos y técnicos que nos imparten el conocimiento compendioso que poseen en materias tales como táctica de combate en el aire o en tierra, ingeniería, balística y meteorología. También se ha iniciado un curso de entrenamiento para directores o guías juveniles.

Estamos en espera de que mejoren las condiciones del tiempo a fin de empezar los entrenamientos de vuelo.

FEBRERO 17 DE 1940

A las 13:05 horas recibo mi primera lección de vuelo en un Focke-Wulf 44, un biplano de doble control para entrenamientos; las letras de identificación son T - QBZ, y mi instructor es Van Diecken.

FEBRERO 23 DE 1940

La semana pasada hice treinta y cinco vuelos. La tierra está cubierta con gruesa capa de nieve, de manera que los aparatos han sido equipados con esquíes.

El vuelo trigésimo sexto es de prueba. Voy con el teniente Woll, instructor en jefe de vuelos para el curso. No queda satisfecho con los progresos que he hecho en el manejo del aparato.

ABRIL 1[9] DE 1940

He completado ochenta y tres vuelos de entrenamiento. El mismo instructor volvió a examinarme en los últimos dos.

—En verdad, no puede usted llamar aterrizaje a esto; apenas si fue algo más que estrellar el aparato bajo control.

Y movió la cabeza en sentido negativo.

Para colmo de males, al dar una vuelta alrededor del campo me atonté y el aparato quedó completamente fuera de control mientras desesperadamente me aturdía con el bastón, el timón y la palanca de mando; antes de que pudiera darme cuenta, entramos en barrena y descendíamos directamente hacia 4ma iglesia cuando el teniente Woll tomó el bastón de mando y enderezó el avión, controlándolo. Volteó a verme y gritó:

—¿Qué te propones? ¿Quieres dejar viuda a mi esposa? ¡Eres un idiota!

Se me dará una oportunidad más, positivamente la última, después de diez vuelos de instrucción con Van Diecken. Los alumnos que no completan el curso de vuelos en la Academia Militar son transferidos al Co-

mando Antiaéreo *(Flakartillerie).* Las perspectivas son bien poco alentadoras.

ABRIL 2 DE 1940

El sargento Van Diecken me acompañó en los diez vuelos finales que hice hoy. Hace ya mucho que todos los demás alumnos que toman el mismo curso empezaron a volar solos. Mañana pasaré la última prueba con el teniente Woll.

El grupo de instrucción bajo las órdenes de Van Diecken se compone de otros tres candidatos a oficiales y yo; son Geiger, Menapace y Hain; los cuatro vivimos en el mismo cuarto.

Geiger es del norte de Alemania; reservado, pero intensamente perspicaz. Su padre es un trabajador común y corriente. El haberse ganado una beca en una "Escuela de Adolfo Hitler" dio a este inteligente muchacho su oportunidad: como ya obtuvo su matrícula superior, está capacitado para ser comisionado como oficial.

Menapace y Hain son austríacos; ambos son originarios de las montañas del Tirol. Sepp Menapace es el mejor de todos nosotros para volar; parece hacer las cosas instintivamente. De estatura baja, tez morena y muy fuerte, es el tipo perfecto del hombre de campo. Quitas sea tímido y torpe socialmente; en tierra, los movimientos de su cuerpo dan también la impresión de torpeza, como si fuera un autómata; pero una vez que está en el aire se siente en su elemento y se mueve con la sensibilidad de un gato. Su aptitud natural le permite manejar los controles como si lo hubiera estado haciendo toda la vida.

Hain subió solo después de completar su cuadragésimo vuelo de entrenamiento con Van Diecken. Los tres han

estado presenciando mis últimos aterrizajes y me dan ánimo. Hasta Geiger abre la boca y se concreta a decirme:

—Vas a hacerlo perfectamente.

ABRIL 3 DE 1940

Precisamente a las 13 horas despego en mi primer vuelo solo.

—Cuando vuelvas a tierra, es mejor planear a diez pies de altura y no quedar a uno bajo tierra. —El Teniente Woll me grita estas palabras de despedida y consejo por sobre el zumbido del motor y hace una mueca burlona al retirarse.

Me aprieto el cinturón de seguridad; acelero con suavidad, comienzo a avanzar, adelanto el bastón conforme aumenta la velocidad; el T - QBZ despega prácticamente por sí solo y empiezo a ascender antes de terminar la pista.

Del extremo de las alas se desprenden unas banderolas color rojo; son un aviso para todos los que puedan verlas: "¡Cuidado! Este es un alumno que hace su primer vuelo solo. ¡Manténgase alejado si estima en algo su vida!"

Durante varios minutos doy vueltas alrededor del campo; gradualmente va desapareciendo la tensión y comienzo a soltar los músculos. No es necesario hacer tanto esfuerzo para mantener el aparato bajo control. Me asomo y miro hacia tierra, donde cruzan rápidamente las sombras de las nubes sobre el campo. Realmente, estoy volando, libre como un ave.

Es hora de aterrizar. Comienzo a descender y la tierra sube a mi encuentro; retrocedo la válvula; tomo la posición debida, suavemente... y... ¡ya está! Me encuentro en tierra firme y, como quiera que sea, el aparato sigue siendo de una sola pieza.

No es posible considerar como bueno mi primer aterrizaje solo; tampoco fueron mucho mejores los siguientes cuatro que hice; pero, cuando menos, no se desprendió el tren de aterrizaje.

MAYO 10 DE 1940

Nuestros ejércitos sobre la Muralla Occidental inician la ofensiva contra Francia, pero temo que llegaré demasiado tarde para presenciar cualquier acción bélica.

MAYO 16 DE 1940

Hace varias semanas que el tiempo ha mejorado, lo que nos permite hacer progresos positivos en nuestro entrenamiento. He completado casi 250 vuelos. Ahora nos enseñan acrobacia en los Focke-Wulf 44 y Bücker Jungmann; también aprendemos a volar en aparatos de operación, como los antiguos tipos de interceptores y reconocimiento en área reducida: el Arado 65 y 68 y los Heinkel 45 y 46. Usamos los Junkers W. 34 en que Kohl y Hünfeld atravesaron una vez el Atlántico, así como un modelo de Focke-Wulf Weihe, especialmente adaptado para vuelos de larga duración en que atravesamos el país.

Ayer iba en vuelo hacia Prusia Oriental en el cascarón de un viejo y desvencijado GO . 145 cuando falló el motor. Se había roto el tubo principal de alimentación de combustible. Cuando sucedió eso, me encontraba a unos cuantos centenares de pies de altura y no había muchas probabilidades de encontrar un campo de emergencia para hacer aterrizajes forzosos; caí en un campo arado, el tren de aterrizaje se desprendió, el avión dio la voltereta y tuve que salir arrastrándome con una herida en la cabeza.

Me vi obligado a regresar en tren y tengo un grueso vendaje que me cubre la cabeza. La gente que hay en la estación se me queda mirando, suponiendo con toda seguridad que fui herido en el frente de Francia Resulta embarazoso tener que admitir que lo único que me pasó fue que caí de bruces.

MAYO 19 DE 1940

Parece que tengo una racha de mala suerte. Hoy, al tratar de aterrizar en Altdamm, volvió a desprenderse el tren de aterrizaje. Soplaba un viento muy fuerte en esos momentos, que resultó ser superior a la resistencia del viejo KL .35.

Una vez más he tenido que regresar en tren.

AGOSTO 16 DE 1940

Tengo ya mi certificado de piloto y ha terminado mi período de vuelos de entrenamiento.

El día primero de junio me ascendieron a cabo.

Mientras tanto, la guerra continúa; Francia se rindió en junio. Los franceses no pudieron hacer mucho contra la soberbia moral y el equipo ultramoderno de los ejércitos alemanes; tuvieron que utilizar armamentos que habían sido considerados como anticuados desde hace ya mucho tiempo; de hecho, emplearon artillería de grueso calibre que fue usada durante la Primera Guerra Mundial.

Al parecer, las divisiones británicas quedaron más o menos intactas, aun cuando perdieron enormes cantidades de equipo en Dunquerque. Hábiles operaciones por parte del alto mando británico hicieron posible el regreso de sus

unidades a la isla sin haber sufrido muchas bajas. Evidentemente, la Fuerza Aérea Alemana perdió una espléndida oportunidad al dejarlos escapar en Dunquerque.

Inglaterra parece no estar suficientemente bien armada para pelear esta guerra y la Real Fuerza Aérea lleva a cabo sus operaciones en proporciones relativamente reducidas. No entiendo por qué no presionamos inmediatamente y seguimos nuestro avance hasta la Gran Bretaña: tal cosa hubiera significado el término de la guerra.

La Fuerza Aérea Francesa tampoco pudo tomar parte decisiva en la lucha. Aquí, lo mismo que en Polonia. la Fuerza Aérea Alemana dio otra demostración de su superioridad avasalladora, tanto en lo que respecta al equipo como al entrenamiento. Esto no quiere decir que los aviadores británicos y franceses carecieran del valor necesario para enfrentarse con nosotros en el aire; simplemente, lo que pasa es que tuvieron que operar bajo las condiciones más adversas.

En mi opinión, la rapidez con que vino el colapso de Francia se debió fundamentalmente a la moral tan baja que prevalece en sus divisiones de combate. Tiempo después, los mismos oficiales franceses admitieron este hecho con honda amargura. El soldado francés de 1940 no se parecía en nada al antiguo poilu que luchó bravamente y con tenacidad, defendiendo cada pulgada del terreno de su patria durante la Primera Guerra Mundial. Durante los últimos veinte años, Francia ha descansado feliz en los laureles que le dio Versalles. Ese es el peligro de una victoria en cualquier guerra.

La moral del pueblo alemán en la tierra *natal* es buena, ¡tal vez sea demasiado buena!

AGOSTO 26 DE 1940

Seré piloto de combate.

Hace varios días se recibieron órdenes para transferirnos a Menapace y a mí a la Escuela Núm. I de Combate que existe en Werneuchen. Esta tarde hicimos nuestro primer vuelo de entrenamiento en operación empleando un AR.68. El instructor es el sargento de vuelo Kuhl, que sirvió con distinción en Polonia y Francia. A la verdad, nos hizo sentir momentos muy duros; cuando aterrizamos, estaba yo completamente ofuscado y empapado en sudor.

Continúa nuestro entrenamiento militar en lo general. También se nos da instrucción sobre táctica básica de combate aéreo.

El comandante de la escuela es el coronel Conde Huwald, que fue piloto en la famosa Ala Richthofen durante la Primera Guerra Mundial. El instructor en jefe es el mayor von Kornatzky, quien hasta hace poco fue uno de los ayudantes del Mai-iscal del Reich Goering. Todos y cada uno de los oficiales e instructores son experimentados pilotos de pasadas operaciones.

OCTUBRE 12 DE 1940

Esperaba que este mes me comisionaran a una de las unidades que están en acción. Desgraciadamente, el entrenamiento se ha retrasado muchísimo debido al mal tiempo que ha prevalecido este otoño.

También hemos pasado momentos muy duros durante el entrenamiento; han habido uno o dos accidentes de consecuencias fatales cada semana, durante las últimas seis, y esto solamente en un curso. Hoy se estrelló, perdiendo la vida, el sargento Schmidt. Era uno de los cinco que integran nuestra sección.

Hemos pasado varios días de entrenamiento en conversaciones teóricas antes de volar el Messerschmit 109, que

al principio es difícil de manejar y peligroso. Hasta dormidos podemos ahora hacer todos los movimientos.

Esta mañana sacamos el primer 109 y estábamos listos para hacer el vuelo. Se hizo una rifa y el primero de nosotros que resultó electo fue el sargento Schmidt. Despegó sin dificultad, lo que significa mucho, porque es muy fácil que el aparato se estrelle si no tiene uno el suficiente cuidado. Un intento prematuro de levantar el vuelo hará que entre en barrena con suma rapidez y seguridad. He visto ocurrir eso cientos de veces y frecuentemente se traduce en la muerte del piloto.

Schmidt volvió a tierra después de dar una vuelta pero se equivocó al calcular la velocidad, que era más alta de la que estaba acostumbrado, de manera que se pasó la pista; lo intentó nuevamente y le volvió a suceder lo mismo. Empezamos a preocuparnos porque, indudablemente, el sargento había perdido la serenidad. Una vez más venía acercándose e hizo un viraje final antes de ponerse en posición para efectuar el aterrizaje, cuando el aparato, repentinamente, se paró debido a la falta de velocidad y giró fuera de control, estrellándose en tierra y haciendo explosión a unos cuantos centenares de pies del extremo de la pista. Todos corrimos como locos hasta el lugar de la escena y fui el primero en llegar. Schmidt había salido despedido y estaba tendido a unos cuantos pies del aparato en llamas; gritaba como animal y se hallaba cubierto de sangre. Me incliné sobre el cuerpo de mi camarada y vi que le faltaban las dos piernas. Le detuve la cabeza. Los gritos me volvían loco, y la sangre me bañaba las manos. Nunca me he sentido tan impotente en toda mi vida. Finalmente, cesó de gritar y el silencio que siguió fue aún más terrible. Llegaron entonces Kuhl y los demás, pero ya para entonces Schmidt había muerto.

El mayor von Kornatzky ordenó que siguieran los entrenamientos inmediatamente, y en menos de una hora fue llevado el siguiente Messerschinitt 109. Me tocó a mí el

turno.

Entré al hangar y me lavé la sangre que me manchaba las manos. En seguida, los mecánicos me amarraron el cinturón de seguridad y poco después llevé el avión al lugar de despegue. El corazón me latía con fuerza; ni siquiera el ruido ensordecedor del motor era suficiente para ahogar en mis oídos el eco de los gritos de mi camarada cuando yacía tendido muriendo como animal. Momentos después de estar en el aire me di cuenta de las manchas que tenía en el uniforme de vuelo; eran grandes y oscuras, y me causaron espanto. Sentí un miedo horrible, paralizador. Mi único consuelo era que no había nadie presente para ver lo aterrorizado que estaba.

Durante varios minutos di vueltas al campo y gradualmente fui volviendo en mí de aquel ataque de pánico; finalmente tuve la calma suficiente para intentar el aterrizaje. Todo me salió bien. Inmediatamente volví a despegar y aterricé otra vez. Por tercera vez hice lo mismo.

Todavía tenía lágrimas en los ojos cuando abrí la cabina y me quité el casco; cuando salté de una de las alas, me di cuenta de que no podía controlar el temblor de mis piernas.

De pronto vi a Kornatzky que estaba parado frente a mí: sus ojos acerados parecían taladrarme, atravesándome de uno a otro lado.

—¿Sentiste miedo?

—Sí. señor.

—Será mejor que te vayas acostumbrando, si es que esperas entrar en acción.

Aquellas palabras me llegaron muy hondo. Estaba tan avergonzado que hubiera deseado que me tragase la tierra.

OCTUBRE 14 DE 1940

Esta mañana fui uno de los seis candidatos a oficiales subalternos que acompañaron el ataúd en los funerales del sargento Schmidt.

Ya al caer la tarde hubo un choque en el aire, sobre el campo de pruebas; instantáneamente murieron dos alumnos de la escuadrilla número 2. Una vez más me tocó ser de los primeros en llegar al sitio del accidente y sacamos arrastrando uno de los cadáveres que había entre los despojos; la cabeza estaba convertida en un trozo de pulpa informe.

A este paso, pronto me habré acostumbrado al espectáculo nada agradable de los restos de un aviador que muere al estrellarse en tierra.

OCTUBRE 15 DE 1940

Werneuchen queda sólo a unas cuantas millas fuera de los límites de la ciudad de Berlín y he adquirido el hábito de pasar el fin de semana en la gran metrópoli. Por lo general me hospedo en el pequeño hotel que hay cerca de la Friederichstrasse. No tardé mucho en descubrir todos los cabarets y cantinas que hay cerca del parque zoológico, a lo largo del Kurfiirstendamm y la Friederichstrasse, aparte de los museos y teatros, así como los famosos edificios de Unter den Linden y el Lustgarten. Cada fin de semana regreso a una ciudad cuya fascinación es inagotable; cada vez gozo al abandonarme al torbellino de alegría que reina en la gran capital, cuyo resplandor aun no ha sido opacado por la guerra.

Mi lema es: "Vivir la vida y aprender sus lecciones". Parece que nunca tengo suficiente dinero desde que llegué a Werneuchen.

NOVIEMBRE 8 DE 1940

Ordenes de vuelo: "Los cadetes aviadores Harder, Hopp y Knoke, el sargento de vuelo Kuhl, y el ingeniero de vuelo cabo Hense, procederán en el aparato Junkers 160, iniciales CEKE, a Münster (aeródromo de Loddenheide) con, el propósito de recibir en traslado y conducir hasta Werneuchen tres aparatos tipo Messerschmitt 109".

El CEKE es un aparato de transporte, hasta hace poco perteneciente a las Líneas Aéreas "Lufthansa"; sin embargo, el tiempo demora nuestra salida hasta las diez horas.

Ya en el aire, nos damos cuenta de que es imposible retraer la rueda izquierda porque el eje está roto. Kuhl lleva los controles. Seguimos volando bajo; a una altura que varía entre 100 y 200 pies. El ingeniero de vuelo trata de hacer las reparaciones en el aire y después de veinte minutos logra arreglar el desperfecto. Ya entonces ascendemos hasta una altura de 500 ó 600 pies. Kuhl me pasa los controles y regresa a unirse con Hopp y Harder, descansando en la comodidad de la cabina.

Me desvío hacia el Sur de Berlín y sigo la carretera principal *(Autobahn)* que va en dirección Oeste. De entre la niebla, a mi izquierda, van surgiendo las torres de transmisión de la radio de Konigswusterhausen. Altura: 1,000 pies.

Algo pasa en el motor; rápidamente desciende la presión del aceite, parece que no puedo mantener la altura. El motor empieza a toser, escupe una vez más y se muere por completo.

—¡Agárrense... fuerte aterrizaje de emergencia! —grito hacia el interior de la cabina.

El ingeniero, que va junto a mí, levanta los brazos para protegerse la cara. Hay un bosque cerrado bajo nosotros; a

la izquierda, los postes de la radio; pero a la derecha está un semillero del tamaño de una estampilla de correos. Es nuestra única salvación.

Demasiado tarde me doy cuenta de los cables de una línea de fuerza que quedan delante de nosotros. Es el final. Kuhl está a mi lado, más blanco que un papel.

De un fuerte tirón hago retroceder el bastón, y por verdadero milagro el avión pasa por encima de la línea de fuerza. Ha sido cuestión de pulgadas. El aire aúlla en nuestro derredor cuando vuelve a descender la nariz el aparato y... finalmente... ¡EL CHOQUE!

Enormes trozos de árbol saltan como cerillas, se desprende el ala izquierda, el fuselaje da en tierra con un golpe seco y se arrastra otros cien pies más, barriendo o triturando todo lo que encuentra al paso.

Kuhl sale disparado hacia adelante, de cabeza, contra el tablero de instrumentos.

Hay un silencio... silencio mortal... que rompe solamente el ruido de los doscientos galones de combustible que se derraman y caen de los tanques hechos pedazos.

Kuhl yace inconsciente y sangrándose. Parece que el ingeniero ha perdido también el conocimiento. Yo tengo una cortada en la cabeza; trato de abrir el techo, pero está atorado, y lo mismo sucede con la puerta que da a la cabina. El olor del combustible me vuelve loco. Estamos encerrados en una trampa mortal, donde quedaremos achicharrados si sobreviene un incendio. Frenético, golpeo las ventanas de *plexiglass* con las manos desnudas.

De pronto, distingo las caras de Hopp y Harder que están afuera y que me miran desde arriba; golpean a puntapiés los cristales hasta romperlos; entre los tres sacamos arrastrando a Kuhl y al ingeniero y los tendemos sobre el piso de tierra floja del bosque. Están vivos. Trato de

administrarles los primeros auxilios. Hopp y Harder van en busca de socorro.

Las heridas que tengo en la cabeza no son de importancia.

Una vez más me veo obligado a emprender el regreso por tren.

DICIEMBRE 18 DE 1940

Tres mil futuros oficiales del Ejército, la Marina, la Aviación y las guardias selectas S.S. *(Waffen-SS)* se hallan reunidos en el Palacio de los Deportes de Berlín esperando la llegada del Fiihrer y Supremo Comandante de las Fuerzas Armadas. Son tres mil jóvenes inteligentes que están a punto de terminar su entrenamiento y que dentro de unos cuantos meses irán en calidad de oficiales al frente de operaciones. Soy uno de ellos.

Hitler nos va a dirigir la palabra.

De los Comandantes en Jefe de las Tres Armas, el primero en llegar es el Mariscal del Reich Goering. El y su Estado Mayor toman asiento en el vasto estrado. Le es presentado personalmente uno de los cadetes de la Fuerza Aérea; es un muchacho alto y delgado, de rostro pálido y sensitivo. Se llama Hans Joachim Marseille y va ostenta la Cruz de Hierro de Primera Clase. Se hizo acreedor a grandes distinciones durante la Batalla de Inglaterra; era el piloto de combate más joven de la Fuerza Aérea Alemana. (Dos años más tarde le sería concedida la más alta de todas las condecoraciones alemanas al valor, y llegaría a ser el mejor piloto de comba te del Cuerpo de Aviación en Africa y el más temido por el enemigo).

Pasan unos cuantos minutos y de pronto, respondiendo a una orden, saltamos del asiento y guardamos posición de

atención.

—¡Ahí viene el Führer!

En silencioso saludo extendemos la mano derecha con el brazo levantado. Allí está, avanza lentamente por el largo pasillo del centro que conduce al estrado; va acompañado del Mariscal de Campo Keitel y del Gran Almirante Raeder. Durante varios minutos reina el silencio más absoluto en la vastísima sala. Es un momento solemne. Hitler comienza a hablar.

No creo que el mundo haya conocido nunca orador más brillante que este hombre; su personalidad magnética es irresistible, siente uno las emanaciones de su tremenda fuerza de voluntad y su energía arrolladora.

Somos tres mil jóvenes idealistas que escuchamos las palabras hechizantes y las aceptamos con todo el corazón. Nunca antes hemos experimentado un sentimiento tan profundo de patriótica devoción hacia nuestra madre tierra: Alemania. Aquí, y en estos momentos, todos y cada uno juramos ofrendar nuestra vida en solemne dedicación durante los combates que nos esperan. (En repetidas ocasiones, durante los años que siguieron, nuestra buena voluntad para hacer el sacrificio supremo había de ser probada. La mayoría de los 3,000 moriría en acción en tierra, mar o aire).

Es una experiencia hondamente conmovedora. Nunca olvidaré el gesto de arrobamiento que distinguía en el rostro de quienes me rodeaban este día.

DICIEMBRE 19 DE 1940

Hoy llegaron las órdenes en que se me asigna al Ala de Combate Núm. 52 (JG 52). Debo presentarme a la escuadrilla de reserva del Ala, que reside en Krefeld. La fecha

señalada es el 2 de enero próximo, y mientras tanto gozaré de licencia.

CAPITULO III

ENERO 2 DE 1941

—CADETE AVIADOR KNOKE, reportándose al Ala de Combate Núm. 52, en la comisión que será efectiva el día 2 de enero de 1941, procedente de la Escuela de Combate Núm. 1.

Se me envía a la Escuadrilla Núm. 1. El teniente Ohlschlager, mi Comandante de Escuadrilla *(Staffekapitan)*, me recibe sin el menor entusiasmo. Me prodiga un débil y casi afeminado apretón de manos. Tiene la cara hinchada, los ojos saltones como los de las ranas. Instintiva e inmediatamente siento cierta antipatía hacia él.

Un teniente de baja estatura, que parece escolapio, entra en el cuarto. Me hago presente y tampoco me simpatiza en absoluto. Es muy orgulloso, no entiendo por qué; no ostenta ninguna condecoración. Me parece que es el tipo de individuo que mojaría los pantalones a la primera señal de combate.

El escuadrón de aquí, al que he sido comisionado, no es otra cosa que una de las reservas del Ala. Está integrada por dos escuadrillas y una compañía. Aquí se concentran los nuevos pilotos que vienen de las escuelas de entrenamiento aéreo que hay en el interior del país, y reciben el toque final antes de entrar en acción. Parten hacia las distintas unidades de combate conforme van necesitándose reemplazos.

Hay varios cadetes más; pero probablemente no se nos destinará a formar parte de unidades en acción hasta después de ser promovidos al rango de teniente. Mientras tanto, nuestro entrenamiento como oficiales debe continuar.

Todo esto es interminable, asistir a la escuela me desalienta y deprime. ¡Al diablo con eso, lo que quiero es entrar en acción!

Nada de lo que hay aquí me llama la atención.

FEBRERO 10 DE 1941

El escuadrón ha sido trasladado al sur de Francia. De toda la región, habíamos de venir a dar a Cognac. Por base tenemos una antigua estación de la Fuerza Aérea Francesa. El equipo y las instalaciones que encontramos son muy primitivos; las pistas están muy mal construidas.

La antigua ciudad de Cognac es gris y deprimente; sin embargo goza de renombre en todo el mundo; su nombre lo indica y nos proporciona el consuelo a cambio de todo lo demás. Esto siempre y cuando sea posible obtener botellas del producto de la localidad.

1^Q DE MARZO DE 1941

He sido ascendido al grado de cadete superior de escuadrilla *(Oberfahnrich)*. Hubiera preferido que se me asignara a una de las unidades que están en acción.

Desde que terminó la campaña de Francia, el aire se ha convertido en el punto focal de la guerra. Nuestras estadísticas demuestran el enorme éxito que ha alcanzado la Fuerza Aérea Alemana en sus operaciones sobre el Canal y sobre Inglaterra misma. Durante los últimos meses se ha estado llevando a cabo una prueba del poder, que es de vital importancia, entre las fuerzas oponentes que entran en combates aéreos.

Todavía es indudable que la victoria en la Batalla de Inglaterra debe concederse a los pilotos de comba te de la Real

Fuerza Aérea. Como enemigo en el aire, hemos descubierto que el inglés es duro, pero limpio en la lucha. La historia de lo que hicieron los pilotos de combate británicos constituirá siempre un capítulo glorioso en los anales de la guerra aérea.

Una y otra vez el Alto Mando Alemán creyó que había derribado el último de los Spitfires que peleaban tenazmente y, sin embargo, una y otra vez, conforme los días fueron convirtiéndose en semanas y éstas en meses, nuestros bombarderos y aviones de combate tuvieron que enfrentarse a nuevos luchadores del aire, que permanecían impávidos ante el gran número de aparatos de la Real Fuerza Aérea que se estrellaban diariamente, encontrando muerte segura.

El hecho de que no hayamos podido establecer la supremacía aérea necesaria para la invasión, debe atribuirse enteramente a la determinación y arrojo de los pilotos de combate británicos. En último análisis, fueron ellos los que hicieron imposible el ataque alemán a las Islas Británicas.

Los Spitfire Supermarin, debido a la gran facilidad con que puede maniobrarse en ellos y a su funcionamiento técnico, han dado bastantes disgustos a las formaciones de aviones alemanes. *"¡Achtung,* Spitfire!" Los pilotos alemanes han aprendido a poner particular atención cuando escuchan esta llamada en sus audífonos. Consideramos como una hazaña notable derribar a un Spitfire y, desde luego, así es.

Tengo curiosidad de ver qué pasará cuando encuentre mi primer Spitfire. Por ahora todo sigue en completa calma, aun sobre el Canal.

Parece que ha llegado a su fin la Batalla de Inglaterra... y se ha perdido.

MARZO 7 DE 1941

Nuevamente de regreso en Alemania.

El escuadrón se halla estacionado en Doberitz, en las afueras de Berlín, y formamos parte de las defensas aéreas de la capital. Los *Tommies* (1) sólo vienen de noche.

(1) Nombre que los alemanes daban a los ingleses. (N. del T.)

MARZO 8 DE 1941

He pasado otro fin de semana en Berlín. Ayer encontré a una amiga que conocí durante los días de mi estancia en Werneuchen. Pasamos juntos unas horas felices.

Nunca fue mi intención, pero no puedo remediarlo; parece que me he enamorado de Lilo. Los *Tommies* tienen la culpa de esto. Andaba en las calles cuando hubo una incursión aérea en Berlín y tuve que entrar *a* uno de los refugios antiaéreos. Había mucha gente y me vi en la necesidad de compartir mi asiento con una muchacha excepcionalmente atractiva; sin embargo, se mostró muy reservada, y apenas comenzaba a romper el hielo cuando sonó el aviso que todo había pasado y se nos permitía salir del refugio. Pasó mucho tiempo antes de que lograra verla otra vez.

¡Y ahora me he enamorado de ella!

MARZO 24 DE 1941

Lilo y yo nos hemos comprometido hoy. Creo que podremos casarnos el próximo otoño; todo depende del permiso que debe concederme el Departamento de Personal. También es día de mi cumpleaños. He llegado a los veinte, pero, en opinión del teniente Ohlschlager, soy todavía muy joven para contraer matrimonio.

—Mejor espera a que termine la guerra —me aconseja.

Pero la guerra puede durar treinta años y probablemente para entonces ya no tendría el valor de casarme. De cualquier manera, no quiero esperar tanto antes de conocer lo que el amor encierra.

Ohlschlager me dice que espere, pero sé lo que piensa; siempre anda rondando *a* Lilo, como palomilla en derredor de la flama, y puede llegar a lograr su intento si persiste en forzar sus atenciones para con ella.

ABRIL 24 DE 1941

EN NOMBRE DEL FOHRER
nombro
al Cadete de Vuelo HAINZ KNOKE
para ser elevado al rango de
T E N I E N T E
con fecha 1[9] de abril de 1941.

"Confirmo este nombramiento con la seguridad de que al cumplir con escrupulosidad su deber de oficial, de acuerdo con el juramento de servicio y lealtad que prestó, quedará justificada la confianza que se le otorga al darle esta Comisión. Por su parte, puede recurrir a la protección especial del Führer.

Fechado en Berlín el día 22 de abril de 1941.
(Firmado) GOERING
Ministro de Aviación del Reich y
Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea".

Este documento me fue entregado hoy por el Comandante, junto con la cruz ceremonial de un oficial.

En esta forma se ha realizado una ambición. Si fuera comisionado para entrar en acción . . .

MAYO 22 DE 1941

—¡Hasta la vista, Lilo! *¡Auf Wiedersehen,* amor mío!

Estamos en el andén de la estación de la Schlesicher Bahnhof en Berlín y el expreso va a partir. El tren se halla pletórico, pero Lilo ha logrado acercarse hasta una de las ventanillas; seguimos despidiéndonos hasta que el tren se pierde de vista. Lilo vivirá con mis padres.

El tren militar con destino *a* Cherburgo se halla en la siguiente plataforma y debe salir unos cuantos minutos más tarde. Es el que debo abordar; llevo en la bolsa las órdenes de traslado al frente de operaciones.

Mientras el tren se pone en marcha, ya de noche, escuchamos el ruido de las sirenas. Una vez más los ingleses están sobre Berlín.

MAYO 23 DE 1941

El Ala de Combate Núm. 52 tiene apostado su segundo escuadrón en Ostende. Averiguo que la comandancia está situada en el lado Este del aeródromo y me presento al comandante, que es el capitán Woitke. Es un hombre corpulento y la fuerza de su puño me obliga a caer casi de rodillas cuando nos estrechamos la mano. Realmente es un cambio, comparado con la bienvenida que me dio Ohlschlager, cuya garra es débil.

Mientras toma una copa de brandy, Woitke me hace varias preguntas. Me simpatiza este gigante que, aparte de ser oficial regular y antiguo en un regimiento, es un piloto experimentado y ostenta la Cruz de Hierro de Primera Clase en el chaquetín que porta garbosamente. En la Batalla de Inglaterra derribó quince aparatos británicos, en su mayoría

Spitfires.

Después de media hora me lleva en su auto hasta el sitio donde se encuentra la escuadrilla Núm. 6, a la que he sido asignado.

Soy el cuarto de los oficiales que integran dicha escuadrilla; mi comandante de escuadrilla es el teniente Rech. Al igual que el comandante, los tenientes Barkhorn y Rail ostentan la Cruz de Hierro. El teniente Krupinsky lleva aquí sólo una semana; pero ya hemos estado juntos en el escuadrón de reservas desde el mes de enero. Todos los demás pilotos son oficiales subalternos, pero experimentados; son todos buenos muchachos que saben lo que tienen que hacer. De soslayo me miran con suspicacia, pues parece que no tienen muy buena opinión de los tenientes jóvenes. Cuando averiguan que no juego baraja, me ignoran por completo. En momentos como éste no vale nada la escuadrilla que reluce orgullosamente dando a conocer el nuevo grado. ..

Ya afuera, el ingeniero en jefe de mantenimiento me muestra un hangar camuflado, donde está mi aparato: un Messerschmitt ME 109E. Lo veo sonreir mientras dice:

—Es un armatoste, pero todavía puede volar. —Tal es su veredicto y añade—: Está suficientemente bueno para no convertirlo en chatarra. —Esto es lo que en realidad piensa.

Una hora después estoy en el aire haciendo movimientos de prácticas; mis aterrizajes son horribles; me he dado cuenta de que hasta el más humilde soldado está viéndome con ojos de incredulidad. Parece que aquí no les inspiro mucha confianza y eso hace las cosas difíciles. Ya al caer la tarde y acompañado del comandante de la escuadrilla vuelvo a subir en práctica de combate. Creo que lo he dejado satisfecho.

MAYO 24 DE 1941

Nos levantan a las cuatro de la mañana y el jefe nos conduce en su automóvil hasta el campo. Están municionando mi aparato; hago que echen a andar el motor para revisarlo por última vez.

—¡Todos los pilotos deben presentarse ante el comandante de la escuadrilla!

El teniente Rech nos da a conocer la orden del día; la escuadrilla deberá llevar a cabo dos misiones de patrulla sobre la costa Sur de Inglaterra. El primer vuelo se hará a las 8 horas y el segundo a las 17; el resto del tiempo quedamos libres, pero deberemos estar listos para despegar en cinco minutos en caso de que se dé la alerta. La escuadrilla Núm. 4 mantiene preparada una sección de cuatro aparatos para despegue instantáneo.

Como ésta es mi primera salida en misión de vuelo, se me asigna a la Sección Núm. 3, que conduce el teniente Barkhorn. Debo volar en la posición táctica Núm. 4, como ala del oficial subalterno Grünert.

Después de haber recibido instrucciones, todos se retiran a dormir en sillones y sofás hasta la hora del almuerzo; salgo al exterior, demasiado excitado para poder dormir, y voy de uno a otro lado, entre los aparatos, hasta que me fastidio; de regreso al salón en donde se hallan las tripulaciones, hago el intento de leer un poco; quizás cuando haya desempeñado unas diez misiones de vuelo pueda dormir como hacen los demás.

A las 7 horas se presenta un ordenanza llevando dos cestos. ¡El desayuno! Me doy cuenta de que tengo hambre.

A las 7:50, el teniente Rech se pone el chaquetín. —¡Perfectamente, muchachos, vámonos! ¡Todo el mundo afuera!

Sacan rodando los aparatos de los hangares; mi armatoste se halla en el extremo lejano del área de dispersión, junto al

del oficial subalterno Grünert; éste se adelanta a paso largo y bosteza.

—Recuerde usted, señor, que suceda lo que suceda, si llegamos a entrar en combate, no debe alejarse de mi lado; de lo contrario, puede usted encontrarse con un Spitfire que le agujeree los pantalones.

7:55 horas. Me pongo el paracaídas y los mecánicos me ayudan a ajustarme los tirantes.

La cruzamos al Las 7:58. La excitación es terrible. El jefe ha levantado la mano; se oye el golpe de cierre de las cabinas. ¡Enciendan! Rugen los motores al empezar a trabajar; atravesamos el campo sin despegar y minutos después la escuadrilla está ya en el aire.

Inmediatamente Rech vira en dirección al mar. Hay muy poca visibilidad, la altura de las nubes es de 500 pies. En unos cuantos segundos dejamos atrás la tierra y la perdemos de vista. Apenas si se puede adivinar el horizonte. Acelero, porque mi armatoste se está quedando rezagado y debo mantenerme a la altura de los demás.

Nos dirigimos hacia el Oeste, volando muy bajo sobre las aguas; la superficie del mar se halla en completa calma; no hay señales de barcos o aviones; el radio se mantiene en silencio; el único ruido que se escucha es el de los motores.

Delante de nosotros empieza a distinguirse una línea gris: es la costa de Inglaterra. La Cruzamos al Norte de Deal.

Durante varios minutos, Rech vuela internándose en tierra; sigue las vías del ferrocarril que conduce a Canterbury. No hay tráfico. La gente alza los ojos para vernos; indudablemente creen que son Spitfires, pues la niebla no les permite distinguirnos bien.

El jefe hace virar su aparato y desciende tras de un

punto que le sirve de blanco; no sé lo que es. El compañero que va a mi lado también entra en picada y comienza a hacer fuego. Veo que se trata de una batería emplazada al centro de una serie de costales de arena y que consiste de un cañón antiaéreo, múltiple, de veinte milímetros. Sus proyectiles de luces brillan delante de mí; me están apuntando. Inclino el aparato y vuelo muy bajo a través de un campo abierto. Grünert hace un segundo ataque. Ajusto las miras y reviso las ametralladoras. Surgen más y más hilos de perlas que contrastan vigorosamente con el gris opaco de las nubes.

Nunca llego a estar a punto de disparar; todo lo que puedo hacer es no perder de vista a Grünert. En cualquier momento, surgiendo de entre la niebla, pueden precipitarse sobre nosotros los Spitfires.

La escuadrilla vuelve a entrar en formación y se dirige hacia el Este; tras de nosotros algo ha quedado incendiándose. No he llegado a disparar una sola vez y esto me hace sentirme realmente torpe. Cierto que estaba tan excitado que difícilmente habría dado en cualquier blanco; debo aprender a conservar la calma.

Hacia el Norte de nosotros, en Ramsgate y Margate, hay estaciones de combate, pero en esta ocasión no se presentan ni Spitfires ni Hurricanes. Sin embargo. ¿si llegaran a interceptamos? Cubro la retaguardia en la formación que lleva la escuadrilla y siempre es el' que ocupa ese sitio al que derriban. Esto sucede más en el caso de un novato, máxime si es tan excitable como yo. . .

Son las 9:14, aterrizamos en Ostende y me presento al comandante de la escuadrilla.

—¿Y bien, cómo te fue? ¿Hiciste algún blanco?

—No, señor.

—¿Oh? ¿Y por qué no?

—No llegué a- disparar.

Rech se echa a reir y dándome palmaditas en la espalda dice:

—No te preocupes, la próxima vez tendrás mejor suerte. Acuérdate que Roma no se hizo en un día.

A las 17:05 horas despegamos para efectuar nuestra segunda misión:

Esta vez ninguno tiene oportunidad de disparar; pasamos algún tiempo dando vueltas sobre el mar entre Folkstone y Dover. Los *Tommies* no vuelan cuando el tiempo está tan malo. Y todavía está peor sobre las Islas Británicas.

MAYO 27 DE 1941

Durante los dos últimos días el Canal ha estado envuelto en densa niebla. No ha habido ninguna actividad en ninguno de los dos bandos.

Hasta hoy podemos efectuar un ataque, volando bajo, contra el aeródromo inglés que hay cerca de Ramsgate. El tiempo nos obligó a mantener el vuelo a la altura de la copa de los árboles.

En la primera incursión, despegamos a las 7:15 horas. Grünert y yo escogimos de blanco los depósitos de combustible que hay en la estación de combate. No se ve ningún aparato. Atacamos el aeródromo una y otra vez, disparando sobre cualquier objeto que se ve en movimiento. El fuego de las baterías antiaéreas es muy reducido, las defensas son débiles. Cuando damos por terminada nuestra misión, parte de los tambores de combustible quedan en llamas.

A las 10 horas regresamos en una segunda incursión. Esta vez localizo un emplazamiento de fuego antiaéreo que hay al Oeste, en el extremo de la pista. Entro al ataque desde

una altura no mayor de diez pies del nivel del piso; pero los *Tommies* se mantienen firmes y abren el fuego contra mí; sus proyectiles pasan muy cerca de mi cabeza y los disparos que hago dan contra los costales de arena que les sirven de protectores. Vuelvo dos veces más atacando el mismo blanco. Grünert está ocupado disparando sobre un hangar camuflado en el que alcanzo a distinguir un Hurricane. En mi tercer intento tengo éxito y veo cómo mis proyectiles de veinte milímetros estallan en el cañón antiaéreo. El artillero número uno cae del asiento.

De pronto, el radio anuncia: "¡Spitfires!"

Seis u ocho de éstos se acercan por el lado Norte. No sabiendo qué hacer, procuro mantenerme muy de cerca, tras de Grünert. Se origina una confusión general que dura varios minutos. Mis camaradas se avisan unos a otros cuando atacan los *Tommies*. Grünert me recuerda que permanezca junto a él.

Volamos a una altura no mayor de unos cuantos pies; la punta del ala de mi aparato casi tropieza con las copas de los árboles cuando viro en seguimiento de Grünert. Casi rozándonos, por encima, pasa un Spitfire como relámpago; otro más queda por unos instantes en el centro de mis miras y abro el fuego. Inmediatamente se oculta en la niebla densa y baja.

—¡Le diste! —grita alguien que creo es Barkhorn. Un Spitfire desciende rápidamente hasta estrellarse al otro lado del terraplén.

Estos malditos pueden hacer virajes infernalmente cortos; parece que no hay manera de acorralarlos. Grünert pasa varios minutos tratando, en vano, de derribar a dos *Tommies* que vuelan juntos; pero siempre se le escapan, perdiéndose en la niebla.

Se nos está agotando el combustible; es hora de regresar a casa. Por momentos espero ver que se encienda la luz roja

en señal de aviso. Lo mismo pasa a los demás compañeros.

Rech se dirige hacia el Este.

Cuando aterrizamos en Ostende, falta el sargento Obauer.

MAYO 28 DE 1941

Los ingleses han correspondido a nuestra visita. Aparatos Blenheim y Spitfire han estado haciendo incursiones durante todo el día.

Empezaron a venir desde muy temprano, al amanecer, como a las 4 horas, en los momentos en que íbamos en el auto rumbo al aeródromo. Llegó un cierto número de Hurricanes, barriendo los diques, y ametrallando nuestros hangares de conservación.

Los demás despegaron a fin de interceptarlos, pero, desgraciadamente, mi aparato estará fuera de servicio hasta en la tarde; tiene una fuga en el tubo de presión que da al tren de aterrizaje y no puedo retraer la rueda del lado derecho.

Por fin, a eso de las 18:30 horas, despego junto con Barkhorn, Krupinsky y Grünert. Se informa que cerca de Dunquerque vuelan aparatos Blenheim y Spitfire. Nuestras baterías antiaéreas ya han abierto el fuego contra el enemigo, pero, por supuesto, sin ningún resultado. Los artilleros de los emplazamientos antiaéreos siempre se sienten orgullosos cuando tienen oportunidad de ahuyentar a los visitantes, pero no les agrada que se les diga que nunca dan en un blanco.

Ascendemos a 20,000 pies. No hay una sola nube en el horizonte; nos sentimos deslumbrados por el sol que está ocultándose en el Poniente. Me parece distinguir aparatos enemigos, hasta que me doy cuenta de que son solamente

pequeñas gotas de aceite que hay sobre el parabrisa.

Desde la base nos ordenan seguir hasta Calais; se han recibido informes de que cerca de ahí vuelan varios Blenheims. Estoy en completa tensión e impaciente mientras escudriño el horizonte.

Intempestivamente, Barkhorn da la vuelta con precipitación y regresa hacia el punto de donde veníamos. Los Hurricanes vienen tras de nosotros; es el único lugar hacia donde no se me ocurrió voltear. Tratan de atacarnos: levantamos el vuelo en ascenso prolongado, casi vertical, y viramos bruscamente hacia la izquierda, quedando tras de ellos; se alejan en dirección al mar, pero nuestra velocidad es mayor; antes de dos minutos quedan a nuestro alcance de tiro y comienza la lucha.

Hay enorme confusión, durante la cual todos giramos en un torbellino de locura; me doy cuenta de que estoy tras la cola de uno de los *Tormmies* y procuro conservar la posición; me descubre y vira hacia la izquierda, en dirección al sol; asciendo en su persecución y hago funcionar las ametralladoras, pero estoy totalmente cegado. ¡Maldita sea! Intento cubrirme los ojos con la mano, pero es inútil, ha escapado y siento tal rabia que quisiera darme de golpes.

Griinert sigue lanzando gritos de aliento; le contesto que no puedo ver más; tengo que abandonar la lucha. ¡Y pensar que ésta pudo haber sido mi primera presa!

En lo futuro debo tener cuidado de usar anteojos para protegerme de los rayos del sol.

MAYO 30 DE 1941

"Area de Patrullas: Dover - Ashford - Canterbury". Tal reza la orden del día. "La Ruta del Lechero", es como la

llaman los veteranos de la escuadrilla.

El tiempo está nublado; la visibilidad es pobre. Permanecemos en el aire durante una hora y media y aterrizamos nuevamente sin haber avistado enemigo alguno.



En Berlin, septiembre de 1940



Con Lilo y mis hijos después de la guerra.



Recluta, 1939



Comandante de Escuadrón (1945)

(Esta fotografía fue tomada tres días antes de que terminara la guerra).

JUNIO 21 DE 1941

Han pasado tres semanas desde la última vez que el escuadrón estuvo en acción. Nuestra base es ahora Suwalki, antigua estación de la Fuerza Aérea Polaca, cerca de la frontera rusa. Los Stukas y bombarderos de combate también utilizan el *mismo* aeródromo.

Durante las dos últimas semanas, nuestros ejércitos han estado concentrándose en masa, aumentando su fuerza a lo largo de la frontera oriental. Nadie sabe lo que ocurre. Hay rumores de que los rusos nos permitirán cruzar el Cáucaso en un intento para ocupar los campos petroleros del Medio Oriente y los Dardanelos, a fin de apoderarnos del Canal de Suez.

Se rumora también un ataque directo a Rusia. Me gusta la idea. El bolchevismo es el enemigo número uno de Europa y de la civilización occidental; si no se le combate, llegará el día en que domine el mundo entero. Mis camaradas son de la misma opinión; pero también recuerdan el pacto que existe entre el Reich y la Unión Soviética. Veremos qué sucede.

Por la tarde llegan órdenes de derribar el transporte aéreo que hace la travesía de Berlín a Moscú. El comandante despega con la sección local que le corresponde, pero fallan en su intento de interceptar el Douglas.

Pasamos la noche sentados en el comedor. Continúan las conjeturas.

¿Qué querrá decir eso de "Operación Barbarroja"? Es el nombre clave que se da a la enorme actividad militar que se desarrolla al Oriente del Reich. Las órdenes de derribar el transporte aéreo ruso me han convencido de que vamos a la guerra contra el bolchevismo.

JUNIO 22 DE 1941

Son las 4 de la mañana. Alerta general para todas las escuadrillas. Todas y cada una de las unidades que hay en el aeródromo zumban en plena actividad. Durante toda la noche he oído el estruendo sordo y prolongado, distante, de los tanques y vehículos que pasan. Nos hallamos a sólo unas cuantas millas de la frontera.

Las 4:35 a .m. Todas las tripulaciones se presentan en el salón de operaciones del escuadrón para recibir órdenes. El comandante, capitán Woitke, lee la orden especial del día que el Fiihrer dirige a todas las fuerzas armadas.

¡Alemania va a atacar a la Unión Soviética!

Las 5 horas: El escuadrón despega y va a entrar en acción.

En nuestra escuadrilla, cuatro de los aparatos, incluyendo el mío, han sido equipados con mecanismo lanzabombas y durante las últimas semanas he estado practicando constante e intensamente en operaciones de bombardeo. Ahora hay un soporte colocado a lo largo de la panza de mi buena y vieja "Emilia", que lleva 100 bombas de fragmentación, de cinco libras cada una. Será enorme placer dejarlas caer a los cochinos pies de Iván.

Volando bajo sobre las extensas planicies, descubrimos interminables columnas alemanas que van rumbo al Este. Las formaciones de bombarderos van arriba de nosotros, y a un lado llevamos los temidos Stukas, bombarderos de picada, todos siguiendo la misma dirección. Debemos efectuar un ataque a baja altura contra uno de los cuarteles generales rusos, que se halla situado en los bosques que hay al Oeste de Druskininkai.

Por contraste, en el territorio ruso parece que todo duerme. Localizamos el sitio de ataque y volamos bajo por sobre los edificios de madera; pero no hay niun soldado ruso a la vista. Precipitándome sobre una de las chozas, oprimo el botón lanza-bombas que hay en el bastón de control. Siento claramente el brinco del aparato cuando pierde la carga.

Los demás dejan caer también sus bombas al mismo tiempo.

Grandes masas de tierra se levantan a manera de géiseres y durante un lapso de tiempo nos es imposible ver nada debido a la cantidad de humo y polvo que hay.

Una de las barracas arde furiosamente. La explosión ha volcado los vehículos descubiertos al ser arrancado el *camouflage*. Por fin reviven los Ivanes. La escena que se desarrolla abajo, es semejante a la de un hormiguero que hubiese sido destapado, donde todos tratan de huir precipitadamente y en completa confusión. Los hijastros de Stalin, todavía en paños menores, huyen buscando refugio en los bosques. Comienzan a funcionar débiles baterías antiaéreas. Ajusto las miras sobre una de ellas y abro el fuego con las ametralladoras y con ambos cañones. El Iván que maneja el cañón cae a tierra, todavía en ropa interior.

¡Y ahora el que sigue!

Vuelvo nuevamente y ataco; los rusos se mantienen firmes y empiezan a disparar contra mí.

—¡Malditos! Esperen a que les quite el gusto de estar disparando.

Y una vez más vuelvo al ataque.

Nunca tuve tanta puntería como ahora. Bajo a seis pies de altura, casi rozando las copas de los árboles; en seguida

levanto el vuelo bruscamente en rápido ascenso. Mis Ivanes quedan tendidos en tierra junto a su cañón. Uno de ellos da un salto y se pone de pie, y corre despavorido, ocultándose entre los árboles; los demás se han olvidado de pararse nuevamente.

Llevo a cabo cinco o seis ataques más. Revolotea Revoloteamos en el campamento como enjambre de avispas; casi todas las chozas se hallan envueltas en llamas. Hago fuego sobre un camión que también empieza a inflamarse con la primera descarga.

Las 5:56: La escuadrilla hace su aterrizaje en perfecta formación de vuelo.

El comandante ve caras sonrientes en todas partes cuando los pilotos rinden su informe.

Por fin se ha roto el encanto. Durante largo tiempo hemos soñado con hacer algo semejante a esto a los bolcheviques; nuestro sentimiento no es exactamente odio, sino más bien completo desprecio. Es una satisfacción genuina la que experimentamos al poder pisotearlos en el lodo, que es el sitio donde deben estar.

Con la mayor rapidez vuelven a abastecerse de combustible y municiones los aparatos; el campo se halla en febril actividad; los Stukas regresan de su misión, que consiste en apoyar a las unidades blindadas en su avance por tierra. También sus tripulaciones se muestran jubilosas.

Las 6:30 horas: Apenas cuarenta minutos después de haber aterrizado, vamos ya nuevamente en camino. Nuestro objetivo es el mismo sitio de antes, y desde una enorme distancia el humo que se alza de los edificios en llamas nos sirve de guía para llegar a nuestro destino.

Esta vez el fuego antiaéreo que nos da la bienvenida es concentrado, pero muy ligero; me hace recordar la experiencia que tuvimos cerca de Canterbury. Una vez

más dedico mi especial atención a los Ivanes que manejan los cañones múltiples y dejo caer las bombas en uno de sus emplazamientos. ¡Tierra y polvo, en eso se convierte el sitio en que estaban los cañones! Y eso también acaba con los Ivanes.

Parece que los rusos han buscado abrigo y ocultan sus vehículos en el bosque que rodea al campo aéreo. Sistemáticamente atacamos el bosque con nuestras ametralladoras; el fuego se desata en distintos lugares que deben ser los sitios de almacenamiento de combustible. Yo hago fuego sobre cualquier blanco que encuentro al paso, hasta" que se vacían los cargadores.

Aterrizamos a las 7:20 horas. Una vez más la escuadrilla se prepara para entrar en acción con la velocidad del relámpago; las tripulaciones de tierra trabajan con acelerada precisión; nosotros, los pilotos, les ayudamos y tenemos que contarles detalladamente las operaciones que están llevándose a cabo. Esta vez batimos el récord y quedamos completamente listos para el despegue en veintidós minutos. Salimos nuevamente sin perder un segundo.

Para entonces es ya poco lo que queda del campamento ruso. Todo blanco que descubrimos en la extensión que rodea los bosques es ametrallado intensamente. Coloco mis bombas en el último edificio que todavía sigue en pie; Krupinsky hace lo mismo, con lo que se aniquila cualquier cosa que hubiera escapado antes. El campamento ha sido totalmente destruido.

Después de estar cuarenta y cinco minutos en el aire, aterrizamos y conducimos las máquinas hasta el área de dispersión; tomamos aliento y gozamos de la primera comida del día.

Han llegado nuevas órdenes de operación. Nuestros aparatos de reconocimiento han observado las columnas

rusas de transporte que retroceden hacia el Este, sobre la carretera Grodno-Zytomia-Skidel-Szczuczyn, y nuestros tanques van en tenaz persecución de ellas. Debemos ayudar bombardeando y ametrallando a los rusos en su retirada.

Despegamos a las 10:07 horas, acompañados de los Stukas. Estos deben ejecutar bombardeos en picada sobre los emplazamientos de artillería rusa que existen en toda el área.

Pronto llegamos a Grodno; los caminos se hallan congestionados en todas partes por los ejércitos bolcheviques. Gradualmente entendemos la razón por la cual el Alto Mando ordenó que se hiciera un ataque repentino, por sorpresa. Empezamos a justipreciar la proporción de los preparativos hechos por los rusos para atacarnos. Acabamos de anticiparnos al momento escogido por los rusos para lanzar un ataque en gran escala contra Alemania por el dominio de Europa.

Alemania se halla seriamente comprometida con la Gran Bretaña en el frente occidental; nuestras mejores divisiones están estacionadas en Francia y los países ocupados de Escandinavia; se necesitan más fuerzas para los Balcanes, donde Mussolini ha creado bastantes dificultades debido a sus innecesarias invasiones de Grecia y Yugoslavia. Las fuerzas italianas son materialmente inútiles desde el punto de vista militar. Italia, como aliado del Reich, no es otra cosa que una pesadilla infernal.

La situación es ideal para que los bolcheviques desaten su ataque sobre Europa en cumplimiento de su plan general de provocar la revolución mundial.

¿Entrará el capitalismo occidental, con sus instituciones democráticas, en una alianza con el bolchevismo ruso? Si tuviéramos manos libres en el Oeste, podríamos infligir una derrota aplastante a las hordas bolcheviques a pesar del Ejército Rojo. Esa sería la salvación de la civilización occidental.

Tales son nuestros pensamientos de hoy al lanzarnos sobre las columnas rusas.

Nunca olvidaré este día. Nuestros ejércitos avanzan en todas partes, mientras las unidades que forman la punta de flecha empujan más y más hacia adelante. Los rusos han sido atacados y cogidos por sorpresa. Los soldados que avanzan por el camino, en el lado nuestro, nos saludan y hacen señales cuando pasamos volando muy bajo, por encima de ellos. Los caminos y sendas congestionadas, en el lado ruso, están siendo sometidas a bombardeos concentrados y al fuego de las ametralladoras.

Miles de Ivanes se hallan en completa retirada, lo que origina verdadera huida en confusión cuando abrimos el fuego sobre ellos; tropiezan y sangran al huir de la carretera en busca de protección en los bosques cercanos. En una ocasión dejo caer las bombas sobre una columna de artillería pesada tirada por caballos. Me siento feliz de no estar allí abajo.

Despegamos a las ocho de la noche para llevar a cabo nuestra sexta incursión de este primer día de operaciones. Durante todo el día no ha habido señal de que se acercara la Fuerza Aérea Rusa y podemos cumplir nuestra tarea sin encontrar la menor oposición.

JUNIO 23 DE 1941

A las 4:45 horas despegamos para llevar a cabo nuestra primera misión. Una vez más atacamos las columnas rusas. La mañana es fría; ayer estuve sudando todo el día. Cuando el sol esté más alto, hará un calor insoportable.

Los rusos no han dado todavía señales de vida en el aire. No es sino hasta en la tarde cuando se informa de un encuentro con los Ratas. En seguida, los camara-

das de la escuadrilla Núm. 4 hablan de luchas con aviones de caza rusos cerca de Grodno; es notable lo primitivo de la técnica de vuelo de los Ivanes; sus aparatos son lentos, pero sorprendentemente fáciles de maniobrar. Se acredita el teniente Günther Gerhard, antiguo amigo mío de los días en que estudiábamos en la Escuela de Combate, con una victoria obtenida el primer día de operaciones. Apenas si llegó ayer del escuadrón de reservas. Günther es un piloto excepcionalmente bueno. Me dirijo al área de dispersión de la escuadrilla Núm. 4, después de terminada la última misión de la tarde, y voy a visitarlo para felicitarlo por haberse anotado su primer presa. El capitán Woitke derribó tres Ratas en un solo encuentro.

JUNIO 25 DE 1941

La tarea de bombardear me resulta cada vez más desagradable. Los camaradas de las escuadrillas cuatro y cinco han tenido dos días de combates con los Ratas. Nosotros, los que estamos dedicados a operaciones de bombardeo, perdemos la oportunidad de pelear. Hace ya mucho tiempo que debí haber cobrado mi primer presa.

El ejército ha logrado un éxito que rebasa las más optimistas esperanzas; los rusos son incapaces de contener nuestro avance. Seguimos tratando de aniquilar sus unidades en retirada; parece que su Fuerza Aérea no está ansiosa de entrar en combate. Algunos de los bombarderos Martin atacan blancos a nuestra retaguardia, pero sin causar serios daños. Es evidente que los pilotos de combate rusos reciben un entrenamiento que deja mucho que desear; los conocimientos que tienen de táctica de combate son tan elementales como primitivos son sus aparatos; sin embargo, en unas cuantas semanas habrán obtenido la experiencia necesaria de combate. A pesar del asombroso éxito inicial, sería un error de nuestra parte abrigar demasiado optimismo.

El soldado ruso entiende por qué está luchando: el comunismo ha convertido en fantástico hasta el último de ellos.

JULIO 2 DE 1941

Llama el teléfono; habla la oficina de mando del escuadrón:

—Que el teniente Knoke se presente a la comandancia.

¿Para qué me querrá el viejo? Me abrocho el cinturón y pistola y atravieso en dirección a la sala de operaciones.

El capitán Woitke está sentado afuera, frente a la barraca. Saludo.

—Teniente Knoke, a las órdenes, señor.

Woitke se pone de pie y me estrecha la mano.

—Hay órdenes del departamento de personal de la Fuerza Aérea para que se le comisione en el ala de combate Núm. 1. Deberá usted presentarse, tan pronto como sea posible, en la oficina de la comandancia de Husum.

Una hora más tarde voy volando en mi buena y vieja "Emilia". El avión más viejo del escuadrón ha completado sus viajes de operación y será transportado a la escuela de combate de Werneuchen, donde será utilizado para entrenamientos.

La campaña de Rusia ha terminado para los dos; para mí es todo un chasco, pero ¿qué gano con lamentarme? Ordenes son órdenes. Por la noche aterrizo en Werneuchen. Mañana en la mañana continuaré mi viaje por tren vía Hamburgo hasta Husum, que es un sitio apartado sobre la costa del Mar del Norte.

JULIO 30 DE 1941

Por el momento, el ala de combate Núm. 1 consiste solamente de un escuadrón; durante las próximas semanas deberán integrarse otros dos más; se me comisiona en la escuadrilla Núm. 3. El comandante de vuelo, igual que yo, viene del frente ruso.

Aquí la vida es tranquila; desde que llegué he volado infinidad de veces sin haber encontrado un solo *Tommy.*

En su mayoría, las operaciones consisten en despegar cuando hay alarmas que indican el paso de algún avión enemigo en misión de reconocimiento. Hasta hoy no hemos tenido éxito al tratar de interceptarlos.

AGOSTO 3 DE 1941

El escuadrón ha sido trasladado a las Islas de Wangerooge y Gorkum, en el Mar del Norte.

AGOSTO 17 DE 1941

Todos los días nuestras patrullas dan protección aérea a la Marina, escoltando los convoyes que hacen la travesía de Bremen o Hamburgo al Canal. Los británicos procuran mandar Blenheims o Beaufighters a atacarlos, pero, hablando en sentido general, las operaciones son en mínima escala. De vez en cuando, nuestras patrullas logran derribar un *Tommy* que trató de atacar uno de nuestros barcos.

Nuestros aviones están equipados con tanques de reserva para combustible. Volar durante horas enteras, mar

adentro, resulta un trabajo extremadamente monótono.

AGOSTO 26 DE 1941

A las 10 horas me llama por teléfono el ayudante del ala, teniente Rumpf, y me informa que han aprobado mi solicitud de casamiento.

Me presento en la oficina de la comandancia para obtener mi licencia; el oficial está de muy buen humor y me da permiso de utilizar el avión de comunicaciones del escuadrón, que es un pequeño Bücker Jungmeister. Esto quiere decir que me he ahorrado un viaje por tren de más de 600 millas.

Si salgo hoy, podré casarme con Lilo pasado mañana.

Despego a las doce horas; volando muy bajo atravieso el área de dispersión antes de emprender el viaje que me llevará a donde está mi novia; mis camaradas me dicen adiós al pasar. El vuelo es maravilloso, hace un encantador día de verano y nunca lució más bello el paisaje. Corro tras los cúmulos y me desvío hacia el Este, volando sobre un cielo inundado de sol. El motor trabaja con brío; de vez en cuando desciendo hasta cerca de un campo o por encima de un lago; los campesinos están atareados recogiendo las cosechas; los nadadores se entretienen jugando en el agua.

Y yo pienso que muy pronto veré otra vez a Lilo.

Tres horas más tarde aterrizo en Prenzlau, tomo combustible y continúo el viaje que me llevará a donde está ella. De pronto encuentro una zona de mal tiempo. Mi pequeño y buen Bücker es batido por las fuertes rachas de viento y lluvia; la visibilidad es cada vez menor; no podré llegar hasta Posen, que es el sitio donde había pensado hacer la

siguiente parada. No hay motivo para seguir adelante a toda costa; a Lilo no le interesaría casarse con el cadáver de un aviador. Cambio el rumbo en dirección a Werneuchen y aterrizo allí en medio de un aguacero a las 16:31 horas.

AGOSTO 27 DE 1941

La verdad es que deseaba haber salido a las 6 de la mañana, pero no fue posible obtener el permiso hasta las 8:30. Todavía sigue lloviznando persistentemente, pero la visibilidad es mucho mejor que ayer. Se necesitan casi tres horas de vuelo para llegar a Posen, donde hay una estación de entrenamiento para aviadores.

Aquí vuelvo a tener dificultades con la torre de control para obtener el permiso de proseguir hacia Lodz. ¡Maldito tiempo! Por órdenes de la oficina meteorológica se han cancelado todos los vuelos en el país. ¡Al diablo con todo! Quería haber estado con Lilo hoy mismo en la noche.

Camino hasta mi aparato; la instrucción de vuelo está reducida a las proximidades inmediatas al aeródromo; siete u ocho de los pequeños biplanos de entrenamiento despegan y aterrizan constantemente; entre ellos hay algunos Biicker Jungmanns.

Se me ocurre una idea; pongo en marcha mi avión y salgo hasta llegar a la pista. En la camioneta de control está uno de los alumnos, que se ocupa de anotar en un libro diario los incidentes y particulares de todos los vuelos.

Me hace la seña y se acerca a preguntar mi nombre, ya que, por supuesto, no puede reconocerme. Le digo que solamente voy a dar unas vueltas al campo y que no se moleste en anotar mis movimientos. Al darse cuenta de mis insignias, golpea los tacones, toma la posición de firmes y contesta:

—¡Muy bien, señor!

Al acelerar, me río para mis adentros; efectúo un par de aterrizajes y hago la seña al muchacho de la camioneta de control. Rígido, en posición de atención, alza la banderola verde y me autoriza el despegue. Esta vez sigo volando bajo hasta quedar tras unos árboles que ocultan la vista del aeródromo; y entonces tomo rumbo a Lodz.

Como a sesenta millas el tiempo está realmente malísimo; la altura del cielo, completamente cerrado, no es mayor de 100 pies; la visibilidad llega al punto de peligro debido a los chubascos y ráfagas que material-mente ciegan; me encuentro a sólo unos cuantos pies sobre el suelo, la tormenta golpea fuertemente y me arrastra con gran violencia; hay muestras de asombro en el rostro de las gentes que se vuelven a verme al pasar por los villorrios. Cerca de Kalisch encuentro las vías del ferrocarril de la línea que corre entre Breslau y Lodz; la visibilidad es completamente nula; ahora, pase lo que pase, no debo perder de vista la vía. Me estremezco sólo de pensar en un aterrizaje forzoso; me estrellaría inevitablemente y después vendría el consejo de guerra. La pérdida de su comisión sería un bonito regalo de bodas para el teniente Knoke.

De pronto se abre y hace visible el horizonte; he pasado la zona lluviosa y el cielo tiene una altura de 3,000 pies.

Pocos minutos más tarde vuelo sobre Schieradz. Mi padre regresó a este lugar cuando terminaron las hostilidades en Polonia y ha sido inspector de policía durante más de un año. También Lilo está aquí.

Desciendo muy bajo en dirección a la comandancia de policía. Lilo y mis padres viven en el edificio. Me elevo en espiral ascendente y vuelvo a picar dos o tres veces más. La gente sale y se para en las calles estirando el cuello; en el departamento que ocupan mis padres se abre un balcón y

salen mis padres y mi hermana; en seguida aparece Lilo, que me hace señas con una toalla blanca. Efectivamente, allí está.

Por última vez paso por encima del edificio, casi rozando el techo con las ruedas, y prosigo mi camino hasta Lodz, donde aterrizo.

Hora y media después Lilo está en mis brazos. Cuando le digo que nos vamos a casar al día siguiente, no puede creer lo que oye. También es una gran sorpresa para mis padres, a quienes no había avisado que vendría.

AGOSTO 28 DE 1941

Durante la mañana se lleva a cabo la boda con todas las formalidades necesarias.

A las 17 horas salimos Lilo y yo de la oficina del registro civil ya como marido y mujer. Nuestro apartamiento parece florería. No necesito hablar más respecto a ese día. Nuestra felicidad es completa.

AGOSTO 29 DE 1941

Una vez más estoy en el aire durante varias horas, que se me hacen eternas; me detengo solamente el tiempo necesario para tornar combustible en Frankfort y Schwerin y llego de regreso a mi puesto a las 17 horas, donde mis camaradas me reciben con calurosa bienvenida.

Antes del anochecer se da la alarma y despego con instrucciones de interceptar unos Blenheims que han sido avistados cerca de la costa; sin embargo, no tenemos éxito porque no logramos descubrirlos.

Hace dos días que casi me olvidé de la guerra que se

supone estoy peleando.

CAPITULO IV

ENERO 1Q DE 1942

LA LINEA DE la costa alemana en el Mar del Norte me es ahora tan familiar como la palma de mi mano.

He completado más de cien misiones de vuelo, incluyendo escoltas a convoyes, trabajo de patrullas y alarmas en general, durante las cuales hemos entrado en combate ocasionalmente con Blenheims y Wellingtons a pesar del mal tiempo que prevalece en el mar.

En el Oeste, la guerra ha entrado en un período de tregua. *Tommy* rara vez viene ahora de día; después del oscurecer, nuestros aviones de combate nocturnos tienen más que hacer que nosotros. Hasta sobre el Canal los días han transcurrido en calma.

En el Este, nuestras fuerzas han ganado tremendas victorias. Las puntas de lanza motorizadas del ejército alemán han llegado a las puertas de Moscú. Sin embargo, ahora el Alto Mando tiene que enfrentarse al invierno que entraña serios problemas a los cuales no se había dado la atención necesaria. Lo que tiene que sufrir el soldado alemán es monstruoso e increíble; los ejércitos no están habituados al invierno ruso y el equipo con que cuentan resulta inadecuado en tales condiciones. Se están tomando medidas urgentes en Alemania con el fin de remediar esta situación tan pronto como sea posible.

Durante los últimos meses han muerto en combate algunos de mis antiguos camaradas con quienes estuve en el ala de combate Núm. 52. Ha aumentado el número de aviones enemigos que han sido derribados.

Me informan que Günther Gerhard se estrelló al momento de despegar y que resultó fatalmente herido después de haber derribado dieciocho aviones .rusos. Entre Barkhorn y Rall han derribado también más de cien aparatos

enemigos. Me causa enorme desaliento no haber podido seguir al lado de mis viejos camaradas.

En el otoño, nuestra escuadrilla fue trasladada por varios días al área del Báltico. Volamos en maniobras de práctica con el acorazado "Tirpitz", que fue botado al agua recientemente. Durante varios días tuve la oportunidad de ocupar el puesto de oficial de control de combate aéreo a bordo del gran monstruo de batalla.

Desde septiembre, nuestra base aérea se halla en el aeródromo de Jever, donde se instaló una nueva estación de combate. Actualmente el ala tiene aquí también su cuartel general.

FEBRERO 8 DE 1942

El hielo ha interrumpido las comunicaciones entre las islas del Mar del Norte y el continente. Aparte de nuestras operaciones regulares, mantenemos un servicio de comunicación de emergencia con dichas islas. Por avión se les envía el correo, así como los víveres, y en casos especiales de urgencia se transportan civiles.

FEBRERO 10 DE 1942

Todo el Comando Alemán de Combate en el Oeste se halla alerta.

Parte de la Flota de Alta Mar que se encuentra en Brest, incluyendo los acorazados "Prinz Eugen" y "Gneisenau", varios cruceros y cazatorpederos, deberán atravesar el Canal y proceder rumbo a Noruega. Se ha pre visto que los ingleses harán todo lo que esté dentro de sus posibilidades para evitar que nuestra marina cumpla con estos propósitos.

El Canal es ahora teatro de tantas actividades como se desarrollaron durante la Batalla de Inglaterra. Nuestras unidades de combate mantienen una vigilancia constante en el área del Canal.

Ha salido la Flota. No pueden ser peores las condiciones del tiempo; tanto para los ingleses como para nosotros es muy difícil efectuar vuelos.

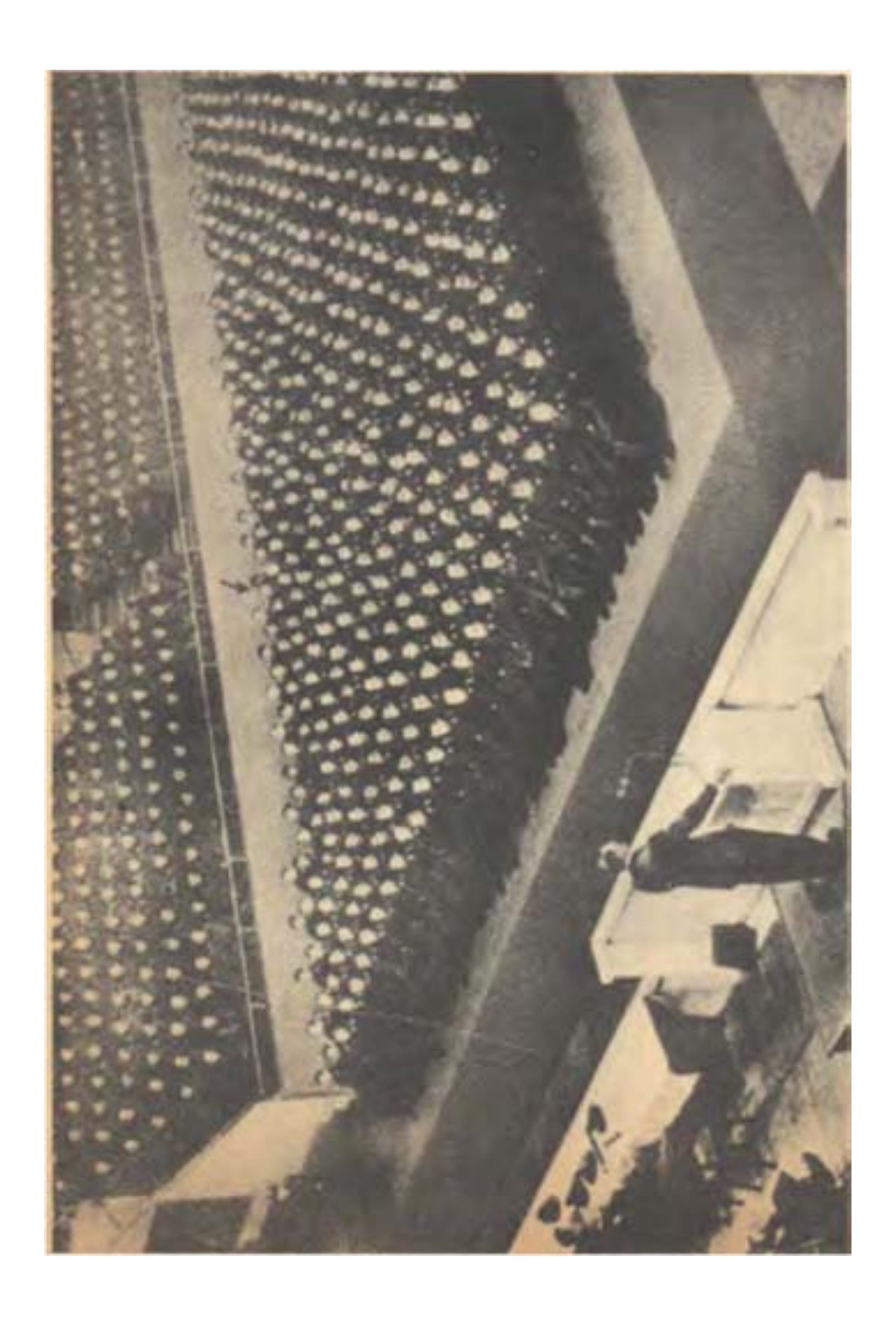
Al caer la tarde nos trasladamos a un campo aéreo que hay cerca de las costas de Holanda.

FEBRERO 11 DE 1942

Por la mañana, la niebla nos obliga a permanecer en tierra; sin embargo, a eso de las 10 horas la visibilidad mejora, y durante horas enteras estamos pendientes de la orden de vuelo. Tenemos que estar listos para despegar en un minuto.

Llegan informes de la situación que prevalece en el Canal. Como lo habíamos previsto, los ingleses están atacando, a pesar de las pésimas condiciones del tiempo. Hasta los aparatos de tipo más antiguo están siendo lanzados a la lucha; nuestras tripulaciones rinden informes de combates con portatorpedos británicos del tipo Swordfish. Apenas si uno que otro de estos aviones logra regresar a su base. Los británicos sufren enormes bajas, pero continúan la lucha con toda energía. Esta es otra demostración de valor por parte de nuestro viejo enemigo del otro lado del Canal.

El viento huracanado y la nevasca barren nuestro campo aéreo obligándonos a permanecer en tierra durante todo el día.



Hitler dirige la palabra en el Berlín Sportpalast, diciembre de 1940. (La flecha señala al autor)



Los troncos de los árboles se rompieron como mondadientes cuando nos *estrellarnos en* un *transporte Junkers, en noviembre de 1940*



Por la falla de este viejo aeroplano tuve que aterrizar forza-

damente en mayo de 1940



Restos del aviòn de Steiger



Funeral de Steiger



El teniente Steiger, el autor y el teniente Gerhard

FEBRERO 12 DE 1942

La Flota llega al Estrecho de Dover y se reporta en las cercanías de Calais.

Los británicos siguen volando en misiones suicidas. Hasta hoy, ni una sola vez han tenido éxito en su intento de hundir nuestras naves desde el aire; sin embargo, las baterías costeras de largo alcance que están emplazadas en Dover han logrado causar bastantes daños. El tiempo nos favorece. La escuadrilla sigue todavía en tierra.

FEBRERO 13 DE 1942

Las 10:16 horas: ¡Listos para entrar en acción!

No se necesita mucho tiempo para que la escuadrilla deje atrás el aeródromo cubierto de nieve.

En alta mar, la Flota Naval sufre intensos ataques lanzados por los *Tommies.*

Mandan al combate los últimos aparatos modelo Swordfish que les quedan. Las dotaciones inglesas deben saber que nunca regresarán.

Debemos interceptar una formación de Blenheims de ataque. La visibilidad es muy pobre; nuestras miradas tratan de penetrar en la niebla; el mar está tormentoso. Los barreminas aparecen en el horizonte y el comandante de vuelo dispara las señales luminosas de reconocimiento; los barcos tienen instrucciones de abrir el fuego sobre cualquier aparato que se aproxime.

Violentas ráfagas de viento golpean el avión; vuelo materialmente a unos cuantos pies sobre las crestas espumosas de las enormes olas verdes que se levantan amenazadoramente.

Desde nuestra base aérea se nos informa constan temente de las

posiciones que guarda el enemigo; mientras más nos alejamos en el mar, peores son las dificultades que hay para la radiorrecepción. Hace quince minutos que estamos volando. De acuerdo con los informes que recibimos, de un momento a otro debemos encontrar a los Blenheims. Ajusto las miras del reflector y preparo los cañones listos para disparar. Repentinamente distingo unas sombras que surgen de la niebla a la izquierda.

¡Son ellos!

Todos viramos inmediatamente, y todos quieren ser los primeros en entrar en acción. El sargento Wolf, que ha sido mi ala durante los últimos seis meses, se adelanta hasta quedar a mi lado, inclina la cabeza y claramente distingo el blanco de sus dientes a través de la ventanilla. Sonríe abiertamente.

Hay doce Blenheims, y nosotros también somos doce. Uno para cada uno. Uno de ellos entra a mi punto de mira y estoy pronto a disparar antes de que me localice, pero el *Tommy* alza el vuelo, ascendiendo bruscamente y tratando de ocultarse entre las nubes.

Lo sigo y conservo la mira directamente sobre él. ¡Fuego! Oprimo ambos botones del bastón; veo cómo mis balas entran en su ala izquierda, a una distancia de 150 pies; después dan en el lado izquierdo del fuselaje. Ambos nos inclinamos en pronunciado ángulo hacia la izquierda. Sigo oprimiendo los botones con el pulgar. Los proyectiles alcanzan su motor izquierdo. Fragmentos de nube oscurecen mi vista. El maldito desaparece en medio de la niebla.

¡Uff!

La cabina está llena de astillas que saltaron volando; exactamente encima de mi hombro derecho hay un enorme agujero; también noto que en el ala izquierda hay dos perforaciones hechas por los proyectiles. Ahí va una vez más el Blenheim, exactamente delante de mí. Abro nuevamente el

fuego y al instante estoy en medio de las nubes.

El *Tommy*, frente a mí, se disuelve en una gran sombra.

Me doy ahora cuenta de que la cubierta de la cabina está completamente floja; huele a quemado; poco a poco disminuyo la velocidad y adelanto el bastón; unos cuantos segundos después el mar queda visible. ¿Y si mi avión está en llamas?

Con todo cuidado doy la vuelta; está desprendido el montante de la cubierta que queda atrás de mí, en el lado derecho, y ha desaparecido la ventanilla de *plexiglass* que hay en la parte de atrás del fuselaje.

Para estos momentos mi *Tommy* se ha perdido de vista.

Persiste el olor a quemado. ¡Maldita sea! ¿Qué es lo que está pasando? El motor sigue funcionando con regularidad; parece que las revoluciones son normales; de acuerdo con los instrumentos, nada está mal. Entonces, ¿qué se está quemando?

El Blenheim ha sido seriamente dañado, pero con un poco de suerte llegará a las costas de Inglaterra más o menos a la misma hora en que yo caiga al mar, ardiendo en llamas. ¡Bonita cosa!

Doy un amplio viraje a la izquierda; de acuerdo con mis cálculos, poniendo el rumbo en 100 tengo que llegar a la costa de Holanda. He perdido de vista, completamente, a todos los demás; hago el intento de comunicarme con ellos por radio, pero no recibo contestación. Los minutos se hacen interminables; en estos momentos son las 11:26; es decir hace sesenta minutos que despegamos.

Gradualmente disminuye el olor a quemado, pero la cubierta de la cabina se afloja más a cada instante. Seguramente, ya debería haber avistado tierra ¡Si por lo

menos tuviera una idea de la posición en que me encuentro! No tengo fe en la brújula; pero también existe la posibilidad de que, a pesar de todo, esté funcionando correctamente.

Diez minutos más y me veré obligado a aterrizar; la aguja del medidor de combustible apunta al cero.

¡Tierra a la vista! Pero entonces, sin haber cambiado el curso que sigo, vuelvo a encontrarme sobre el mar. ¿Funciona o no la maldita brújula? De nada sirve cambiar ahora el rumbo, de manera que sigo volando obstinadamente como antes.

Una vez más se distingue la línea de tierra; la planicie se ve manchada con cierto número de lagos que quedan tras los diques. Por fin logro orientarme: estoy volando sobre la parte Norte de Holanda.

Dos minutos después desciendo y aterrizo en una de las prolongadas pistas de concreto de Leuwarden. Desde el exterior de la torre de control, los soldados vienen corriendo y rodean tumultuosamente el avión que tiene el peor de los aspectos. Cuando trato de empujar la cubierta de la cabina, para abrirla, se desprende toda y cae sobre el ala del aparato; atrás de mi cabeza, el fuselaje está destrozado por efecto de las balas; del lado derecho hay varios agujeros de forma irregular, el metal está achicharrado y negro. Evidentemente, eso es lo que olía a quemado.

En el interior de la oficina de control de vuelos hay un calendario; estamos a trece, e invariablemente sucede algo malo los días trece. Debe ser mi día de mala suerte.

—¡Señor, es extraordinaria la buena suerte que ha tenido usted hoy! —dice el encargado del control de vuelos y por supuesto que tiene razón. Todas estas malditas supersticiones no son más que necedades; pero no por saberlo dejamos de creer en ellas.

FEBRERO 14 DE 1942

El tiempo provoca náuseas; el viento huracanado y con abundante nevada barre el aeródromo durante horas y horas. Se han recibido instrucciones de llevarme en un ME .108 Taifun de regreso a Jever, pero no podemos salir. Llamo por teléfono a la comandancia del escuadrón en Wangerooge. El teniente Blune, uno de los ayudantes, toma la bocina:

—Heinz, hombre, ¿dónde diablos está usted? Se le ha comisionado como ayudante, en misión especial, al destacamento de operaciones en Losigkeit. Mañana debe usted salir de Jever con rumbo a Noruega.

¡Es una noticia maravillosa! Prometo despegar tan pronto como el tiempo dé señales de despejarse.

Al caer la tarde empiezan a levantar las nubes; hay momentos en que un débil e invernal sol en el ocaso parece rasgar la densa nublazón. Despegamos. Un oficial subalterno va a cargo de los controles y yo puedo descansar en el asiento cómodamente tapizado y gozar del paisaje que brinda la extensa planicie de Frisia.

De regreso en Jever me presento inmediatamente al comandante del destacamento en servicio especial, que es el capitán Losigkeit, de baja estatura, inmaculado en su apariencia personal; hace apenas unos días que llegó después de hacer un viaje emocionante al Japón donde pasó varios meses. Estuvo en una estación de entrenamiento de vuelos, agregado como instructor de la Fuerza Aérea Japonesa.

Trabajamos hasta altas horas de la noche porque hay demasiado quehacer. Llega nuevo personal; los pilotos son instructores traídos de varias escuelas de vuelo de combate; cada uno viene en su aparato.

Se están formando dos nuevas escuadrillas; los comandantes son el teniente Eberle y el teniente Frey; en la tercera estoy

comisionado bajo las órdenes del comandante capitán Dolenga. Como una sola unidad se les transfiere al destacamento en servicio especial de Losigkeit.

FEBRERO 15 DE 1942

Durante la mañana llegan dos —U 52 y dos W 34; deben transportar el equipo más esencial, víveres y municiones para la "Operación de Alambrada de Púas", así como unos treinta hombres que integran el personal de las tripulaciones de tierra y que se encargarán de dar servicio a nuestros aviones en Noruega. Los transportes salen para Oslo inmediatamente después de ser cargados.

El escuadrón despega a las 10:26 horas con rumbo a Esberg, en Dinamarca, punto que ha sido seleccionado para el primer aterrizaje intermedio. Después de volar con mala visibilidad sobre el mar, el comandante y yo somos los primeros en llegar al punto citado; inmediatamente después de tomar combustible continuamos el viaje hacia Aalborg.

Se supone que debemos aterrizar en el lado Oeste del aeródromo, que se halla cubierto con gruesa capa de nieve; han limpiado perfectamente las pistas y a los lados se ven montones de nieve que tienen varios pies de altura. La superficie es una lámina de hielo.

En los momentos en que nos deslizamos para tocar tierra, un aparato JU 88 que aterriza delante de nosotros hace añicos su tren de aterrizaje y queda estancado a la mitad de la angosta pista; apenas si tenemos espacio suficiente para pasar rozándolo.

Pocos minutos después aparece la primera escuadrilla. Permanezco en mi avión y enciendo el radio; repetidas veces transmito un aviso previniendo a los aparatos en vuelo que tengan cuidado al bajar a tierra y se fijen en el avión destrozado, y que tengan en cuenta la superficie cubierta de

hielo que hace peligrosa la pista.

Guío individualmente a cada uno de nuestros aparatos que baja. Todo resulta perfectamente. ¡Gracias a Dios! Sería fatal un accidente en esta etapa, porque se necesitan todos los aviones disponibles para la campaña en Noruega. La segunda escuadrilla aterriza también sin novedad. Los despojos del JU 88 son retirados del campo.

Pero, ¿qué ha pasado con la tercera escuadrilla y con el teniente Eberle? Preguntamos por teléfono y se nos informa que a las 13:10 despegó en formación del aeródromo de Esberg; nosotros hicimos el viaje en cincuenta y seis minutos de vuelo y ha pasado ya más de una hora desde que salieron.

Durante la noche averiguamos que Eberle perdió el camino e hizo un aterrizaje de emergencia sobre el hielo en el fiordo Lymp, junto con toda la escuadrilla. Solamente uno de los aviones resultó averiado; se volcó y se estrelló en el hielo. El piloto, que era sargento de vuelo, se ahogó. Después de rescatar el cadáver, sus camaradas lo trasladaron a una villa danesa que había en las cercanías, donde fue velado en una pequeña capilla. Varias mujeres danesas decoraron el féretro con flores y coronas; una de las cintas llevaba la siguiente inscripción: "Las Madres Danesas *a* un Hijo Alemán".

FEBRERO 16 DE 1942

El mal tiempo que prevalece al Sur de Noruega nos impide continuar el viaje.

Los vehículos para transportes pesados recogen el avión que quedó en el fiordo Lymp.

FEBRERO 17 DE 1942

No hay mejoría en el estado del tiempo.

El teniente Eberle llega acompañado de sus pilotos a Aalborg; espera estar en condiciones de volar nuevamente dentro de dos días; las tripulaciones de conservación reparan sus aparatos, trabajando día y noche.

FEBRERO 18 DE 1942

En la mesa de los oficiales se sirve excelente vino francés que pronto nos hace olvidar el mal estado del tiempo.

FEBRERO 19 DE 1942

La tercera escuadrilla está lista una vez más para entrar en acción; sin embargo, a Eberle todavía le esperan dificultades, pues tiene que comparecer ante un consejo de guerra.

El servicio meteorológico anuncia mejoría en el tiempo para mañana. Tendré que verlo antes de creer en sus pronósticos.

FEBRERO 20 DE 1942

Los aparatos se hallan fuera de los hangares y están listos para emprender el vuelo. La nevada sigue cayendo sobre el campo, pero el servicio meteorológico sostiene sus pronósticos de mejoría en el tiempo. Los pilotos haraganean al lado de sus aviones, tiritando de frío y lanzando maldiciones.

Al mediodía, un camión los regresa a sus alojamientos. Los expertos meteorológicos persisten todavía en que el tiempo está levantando y por esta vez tienen razón: a las

15:35 despega el escuadrón.

Debemos abrigar la esperanza de que durante este tiempo los *Tommies* no hayan logrado mandar nuestros grandes barcos al fondo del mar.

Cruzamos el Estrecho de Dinamarca (Skagerrak), que está envuelto en una tormenta. Después de cincuenta minutos se avistan las costas rocosas de Noruega. Volando muy bajo, casi rozando las crestas de las olas, entramos en el fiordo de Oslo.

Como a unas veinticinco millas al Norte de Oslo, arriba de las montañas, hay una pista aislada de aterrizaje. Al igual que el resto de la campiña, que queda al fondo, está cubierta con gruesa capa de nieve. Es Gardermoen.

Aterrizamos a las 16:50 horas.

FEBRERO 24 DE 1942

Durante tres días permanecemos aislados aquí, arriba de las montañas. Los elevados picos que quedan al Norte del aeródromo están hundidos en las nubes. ¡Tres largos días!

Esta mañana despegó un JU 88 provisto de instrumentos para volar a ciegas y nos envía repetidos informes respecto al estado del tiempo a lo largo de la ruta que debemos seguir. Son favorables y podemos volar. El vuelo sobre las elevadas cordilleras de montañas de Noruega resulta tan peligroso como bello. Los picachos cubiertos de nieve se alzan a unos 10,000 pies de altura y descienden bruscamente sobre los valles profundos; al Oeste, las montañas caen abruptamente sobre el mar. Cierto número de aviones alemanes han resultado totalmente destruídos durante los últimos meses al verse obligados a descender sobre las rocas picudas y el hielo que cubre el terreno de abajo.

Después de casi noventa minutos de vuelo, cuando ros queda la última gota de combustible, aterrizamos en Trondheim . Nunca he visto un aeródromo como éste; está situado sobre una planicie rocosa en lo alto de la ciudad y la bahía; en los lados Oeste y Norte, los acantilados descienden bruscamente hacia el interior del fiordo que forma un profundo corte en el terreno. La única pista tiene 2,500 pies de longitud por 100 de ancho y está pavimentada con bloques de madera. Se ha vuelto a cubrir de hielo después que limpiaron toda la nieve suelta que tenía encima.

FEBRERO 25 DE 1942

A unos cuantos pies de la pista, el comandante y yo establecemos la oficina de operaciones aprovechando una pequeña choza de madera. Hace un frío horrible.

Anoche entró en el fiordo el "Prinz Eugen" de 10,000 toneladas; fue seriamente averiado al chocar con una mina y tendrán que hacerle importantes reparaciones aquí.

Nuestras patrullas mantienen una vigilancia constante desde el aire en toda la extensión del fiordo. La cola de vapor que dejan se destaca conspicuamente sobre el fondo del aire helado que hay en el cielo. Se espera que los *Tommies* lancen ataques, ya que no es nada probable que dejen que esta hermosa presa que estamos cuidando se les vaya de las manos.

De acuerdo con los informes que recibo, casi todas nuestras unidades navales han sido averiadas en mayor o menor proporción al cruzar el Canal. El "Gneisenau" tuvo que quedarse en el puerto de Kiel.

FEBRERO 26 DE 1942

A las 13:12 horas nuestros detectores de sonido a lo

largo de la costa reportan que se aproxima a gran velocidad un solo aparato enemigo. ¿Será un avión de reconocimiento?

A las 13:15 despego solo del campo. Estoy resuelto a darle caza; asciendo a una altura de 25,000 pies. Nuestra patrulla, que ya está en el aire, recibe instrucciones de continuar dando vueltas sobre el "Prinz Eugen".

Varias veces examino los cielos en busca del intruso, pero no hay ningún *Tommy* a la vista. Los informes que se reciben de tierra son imprecisos, no me sirven porque son demasiado vagos; después de volar durante ochenta y cinco minutos, abandono la búsqueda y aterrizo nuevamente.

FEBRERO 27 DE 1942

El intruso vuelve. Subo a perseguirlo, pero una vez más logra eludirme.

FEBRERO 28 DE 1942

El sargento de cartografía, que se encuentra en el cuarto de operaciones, entra violentamente en mi oficina, donde desde hace varias horas estoy ocupado escribiendo en mi escritorio.

—¡Señor, el intruso ha vuelto otra vez!

Salto por la ventana y resbalo sobre el declive helado que desemboca a la pista. La sirena de alarma sigue sonando. La tripulación de tierra está ya trabajando en mi aparato; quitan las cubiertas que sirven de camuflaje y las tiran sobre la nieve, y abren después las tapas del dosel de la cabina. Mientras me sujeto el cinturón de seguridad, comienza a zumbar el arranque de inercia.

—¡Listo!

La tripulación de tierra cierra el dosel y se desliza bajándose del avión por una de las alas. Enciendo la chispa y el motor empieza a funcionar. Tras de mí se alza un remolino de nieve reluciente; tengo que abrir casi toda la válvula de estrangulación para hacer avanzar el avión sobre la profunda capa de nieve.

Segundos después estoy en el aire. Son las 11:46.

El trabajo de la base es excelente el día de hoy; recibo frecuentemente informes sobre la posición que guarda el *Tommy*. Cerca de Christiansan cruza la costa, tal como lo hizo ayer y el día anterior. Vuela a una altura de 25,000 pies.

Dieciocho minutos después de haberme elevado alcanzo la misma altura que el intruso. El mensaje que-recibo de la base dice: "Bandido en Berta-Kurfürst Hanni-ocho-cero", que quiere decir que el intruso está en el sector B-K, referencia en el mapa, a una altura de 25,000 pies. En tal caso debo avistarlo de un momento a otro.

Las delgadas capas de nubes de hielo reducen algo la visibilidad; tengo que hacer un endiablado esfuerzo para mirar en todas direcciones.

"Bandido está ahora en Berta-Ludwig".

—¡Demonios! ¿A dónde puede haberse ido este maldito? Me vuelvo hacia uno y otro lado, busco en todas direcciones. En esos momentos entro en una delgada nube de hielo y viro hacia la derecha.

De pronto quedo en suspenso: ahí está, a unos cuantos pies, arriba de mí. Es un Spitfire. Las marcas de la insignia de la Real Fuerza Aérea son del tamaño de unas ruedas de carreta.

De un tirón elevo la nariz de mi avión. ¡Tengo que

alcanzarlo!

Pero ya en estos momentos él también me ha visto. Rápidamente da la vuelta en corto y viene en dirección a donde yo estoy; clava el aparato y en picada, recto, desciende hasta muy abajo.

Regreso la válvula; me inclino hacia la izquierda; no debo perderlo de vista. Con ambas manos y con fuerza retrocedo el bastón hasta tocarme el cuerpo, mientras vuelo en inclinación vertical; mi cuerpo siente como si una mano gigantesca lo oprimiera contra el asiento y por un momento pierdo la noción de todo.

Ahí está otra vez. Había colocado su avión en picada vertical y ahora va rumbo al Oeste, hacia el mar abierto. Desciendo en picada para perseguirlo; a toda velocidad, el ruido del motor se convierte en un grito frenético, y la vibración hace que se estremezcan las alas debido al enorme esfuerzo.

Ajusto las miras y disparo; pero debo acercarme más para tenerlo a mi alcance. Con el fin de ganar todavía mayor velocidad, cierro las aletas de enfriamiento del radiador; no importa que se queme ni que el motor se haga añicos: tengo que derribarlo pase lo que pase.

El Spitfire baja como meteoro que atravesara el espacio. No cabe la menor duda de que el avión es un magnífico aparato y que quien lo maneja conoce su oficio y tiene valor extraordinario.

A 20,000 pies de altura: está al centro de la mira y disparo nuevamente.

A 18,000 pies de altura: está fuera de mi alcance; creo que unos 1,000 pies.

A 12,000 pies de altura: el motor comienza a hervir. A 10,000 pies de altura: el vuelo en picada es todavía más

pronunciado que antes.

A 6,000 pies de altura: el Spitfire es más veloz; la distancia entre nosotros va en aumento. Siento como si se me fueran a reventar los tímpanos del oído y que me explota la cabeza. El vuelo en picada es algo, tremendo para el piloto. Me he arrancado la máscara de oxígeno y hay un olor penetrante a glicol; la máquina se ha recalentado, sube la temperatura del aceite y el indicador de velocidad marca más de 500 millas por hora.

A 3,000 pies de altura: el *Tommy* endereza el vuelo y ambos pasamos casi rozando los campos de nieve que hay sobre las altas montañas costeras.

El Spitfire es un avión terrífico; la distancia que media entre los dos aumenta más y más, constantemente, hasta que llegamos al mar. Abandono entonces la persecución. Mi motor está por fundirse. Cierro la válvula y abro las aletas del radiador. Ya en estos momentos mi *Tommy* no es más que una mancha pequeñísima en el horizonte.

Doy la vuelta describiendo amplio círculo y regreso rumbo a tierra; vuelo por sobre el Estrecho hasta llegar al interior del fiordo, limitado en ambos lados por precipicios rocosos. El paisaje es maravilloso, si está uno de humor para fijarse en eso.

Aterrizo a las 13:03 horas.

Me doy cuenta que estoy tiritando, encolerizado y con mucho frío, aparte de la reacción originada por el vuelo en picada, que a la verdad no es ninguna diversión.

— ¡Denme un brandy doble!

MARZO 4 DE 1942

Durante los últimos tres días mi *Tommy* no ha hecho

acto de presencia; el comandante ha ofrecido una botella de coñac Hennessy, auténtico, como premio al que logre derribarlo. Aquí, en el lejano Norte, tal recompensa es valiosísima y muy rara.

Por supuesto, me interesa menos el premio que el hecho de lograr derribarlo. Soy piloto de combate y por tal motivo debo acabar con él.

MARZO 5 DE 1942

Se oye el grito dado en la sala de operaciones:

—!Ahí está otra vez!

Salto por la ventana y resbalo sobre la nieve; unas veinte o treinta zancadas y estoy en mi aparato. Segundos después voy sobre la pista para iniciar el despegue.

Las 12:02: en ascenso casi vertical hacia el cielo sin nubes.

Las 12:10: altura, 15,000 pies. Me ajusto la máscara de oxígeno. Hace un frío horrible.

"Bandido en César Ida-Hanni-siete-cero".

—Bien, bien, he entendido el mensaje —contesto.

Altura: 20,000.

"Bandido está ya en César-Kurfürst".

—Bien, bien, he entendido el mensaje.

Altura: 22,000 pies; debo subir hasta 25,000. Sencillamente, hoy tengo que darle caza.

"Bandido en Berta-Ludwig".

Parece que vuela en derredor del extremo Norte del Estrecho, en dirección hacia el sitio donde están ancladas

nuestras naves de guerra.

Me encuentro ahora a 25,000 pies de altura. Examino los cielos a mi alrededor y abajo. Al frente y sobre la izquierda alcanzo a distinguir una pequeñísima mancha negra que se destaca en el cielo y cuyo fondo es la ininterrumpida blancura del paisaje de abajo.

Es el Spitfire que deja tras de sí una corta cauda de vapor. El Tommy da la vuelta. describiendo amplio círculo, y se dirije hacia el fiordo interior. Mantengo la altura y estudio a mi presa. Ahora ya sobre su objetivo, el *Tommy* vuela en redondo dibujando dos círculos completos. Está tomando fotografías.

Aprovecho la oportunidad para tomar una posición estratégica por encima de él; por lo visto, está tan abstraído en su tarea que no me ha descubierto. Estoy ahora como a 3,000 pies sobre el plano en que él vuela.

Entonces inicia el regreso con rumbo al Oeste; abro todo el estrangulador y reviso mis cañones antes de lanzarme sobre él. Unos cuantos segundos después estoy exactamente tras del Spitfire. ¡Fuego!

Mis proyectiles dan en el fuselaje de su avión y desde ese momento empieza a serpentear y dar vueltas como una máquina loca. No debo dejarlo escapar y sigo disparando con todo lo que tengo.

Entra en picada y vuelve a enderezar el vuelo; comienza a arrastrar una columna de humo que gradualmente se hace más y más densa. Todavía entonces sigo disparando sobre él.

Repentinamente algo se estrella, salpicando todo el parabrisa. Es aceite. ¿De mi máquina? Pierdo toda visibilidad hacia adelante y no puedo seguir viendo al Spitfire. ¡Maldición!

Mi motor sigue funcionando con toda regularidad; aparentemente, el aceite que me tapa la vista es del Spitfire, que ha sido seriamente averiado, y proviene de su dispositivo de enfriamiento de aceite que fue hecho añicos.

Viro ligeramente a la derecha a fin de poder observar al *Tommy* a través de la ventanilla lateral. Gradualmente va perdiendo velocidad, pero sigue volando; la cola de humo va haciéndose más y más delgada.

En esos momentos alcanzo a distinguir otro Messerschmitt que sube a mi izquierda; es el teniente Dieter Gerhard, mi viejo camarada, y por el radio le aviso que no puedo seguir disparando.

—¡Entonces, deja que yo acabe con él, Heinz!

Abre el fuego y el ala derecha del Spitfire se desprende. A manera de una marchita hoja de árbol en otoño, el avión cae hacia tierra. ¿Y el piloto? ¿Vivirá todavía? Siento que se me cierra la garganta. Había empezado a sentir simpatía por ese muchacho. Si no está muerto, ¿por qué no se lanza fuera del avión?

El Spitfire desciende, como antorcha en llamas, dando violentos giros, hacia la planicie cubierta de nieve; indudablemente, va a estrellarse y quedará completamente destruido. Perecerá el piloto.

De pronto, como si pudiera oirme, comienzo a gritarle:

¡Salta fuera! ¡Muchacho, salta! —Después de todo, es humano y también un soldado que, como piloto, siente el mismo amor a los cielos y a las nubes que experimento yo. ¿Acaso tiene también una esposa, una chica como Lilo?

—¡Salta fuera! ¡Muchacho, salta!

Entonces, de entre las llamas, se desprende un cuerpo que

cae en el espacio; se abre un paracaídas blanco y se desliza lentamente en descenso sobre las montañas. Un sentimiento de alegría embarga ahora mi corazón. Es mi primera victoria en combate aéreo; tengo a mi hombre y está vivo.

Dieter y yo compartimos la botella de coñac, brindamos por nuestros pilotos de combate y también por nuestro *Tommy.*

Después de aterrizar en las montañas, Dieter lo trae; es un muchacho alto, delgado, oficial piloto de la Real Fuerza Aérea. Un buen trago de brandy le sienta muy bien; cuando le explico que toda la botella había sido dedicada a él, se une a nosotros para celebrar con risas el acontecimiento.



Procesión funeral de Steiger



La tripulación de tierra dispara el último saludo de honor



Mi tripulación de tierra

MARZO 6 DE 1942

A la mañana siguiente nos sorprendemos al llegar órdenes del Cuartel General del Comando Aéreo *(Luftflotte)* para que nos traslademos de regreso a Alemania. El dolor de cabeza que tengo me hace recordar que la reunión de anoche en el comedor no se terminó con sólo una botella.

Una escuadrilla de bombarderos de combate aterriza en el campo al mediodía. Les hacemos entrega de todo.

Iniciamos el vuelo hacia el Sur en medio de un cielo sin nubes. A la cabeza va un Messerschmitt 110, de dos motores, equipado con piloto automático y radio para determinar el rumbo. Debemos volar sin escalas hasta Oslo *(Fornebu)*. La capacidad limitada de combustible que tienen nuestros aparatos hace que éste sea el punto extremo de amplitud de vuelo.

Como siempre, me siento una vez más fascinado por la belleza del paisaje de las montañas de Noruega, con sus vastas planicies cubiertas de nieve, interrumpidas por hondos precipicios y barrancas hasta el fondo de las cuales no llegan los rayos del sol. Pequeños islotes y rocas manchan la superficie del mar, más allá de los acantilados que forman la costa dentada de la península.

En amplia formación abierta volamos arriba, abajo y a los lados, así como tras del Messerschmitt que sirve de guía. Mi motor funciona regularmente y con tanta monotonía que realmente tengo que hacer esfuerzos para no quedarme dormido. Nadie habla por la radio.

Atravesamos las altas cordilleras de montañas cerca de Roros; el paisaje es soberbio, aunque no así el pensamiento de tener que hacer un aterrizaje forzoso en terreno tan accidentado o descender en paracaídas hasta el fondo de uno de los hondos precipicios.

Parece que se ha descompuesto el medidor de combustible; si el indicador funciona correctamente, estoy quemando el triple del consumo normal; por supuesto, no es posible, pues la experiencia me ha demostrado que mi máquina es realmente económica.

Tomo unas cuantas fotografías con mi cámara; deben ser muy interesantes para mandárselas a Lilo. ¡Lilo! Hace varias semanas que fue a vivir con su tía en Tübingen. Dentro de poco dará a luz. Me escribió en agosto y me pongo a calcular el tiempo que tenemos de no vernos...

¿Qué pasa? Se enciende la luz roja, señal de que se agotó el combustible. ¡Dios mío!, si no es posible. Hace apenas treinta minutos que estamos en el aire.

Se siente un fuerte olor a gasolina y me doy cuenta de ello, por primera vez, hasta este momento. ¿No será...? ¡Al diablo con todo! ¡Qué suerte la mía, venir a quedarme sin combustible en este lugar, donde sólo puedo aterrizar en la inmensidad del hielo!

Llamo al capitán Losigkeit por radio:

—tumbo-dos a Jumbo-uno; Jumbo-dos a Jumbo-uno: hay una fuga en mi tanque o tubería de combustible; se me ha agotado, y sólo tengo cinco minutos para hacer un aterrizaje de emergencia.

El comandante me contesta lanzando maldiciones. No puede hacer nada, y tanto él como yo lo sabemos.

—Jumbo-dos abandona la formación; desconecto el aparato de radio.

Tengo que bajar y buscar un lugar donde aterrizar antes de que el motor se pare por completo.

—¡Buena suerte! ¡Feliz aterrizaje! —con buenos deseos, los otros camaradas continúan el viaje; no pueden demorarse porque cada minuto también es valiosísimo para ellos.

Todas las montañas que hay abajo tienen más de cinco mil pies de altura; están cubiertas de amplias su-perficies de nieve, pero al descender un poco más y examinar examinar el terreno veo que hay enormes grietas y sobresalientes rocosas; es inútil querer aterrizar allí; el avión y yo nos haríamos pedazos.

Estoy bien despierto y con todos los nervios en completa tensión; delante de mí hay un glaciar cuya punta da a un pequeño lago que queda en la montaña; está congelado y cubierto de nieve; seguramente es muy hondo. ¿Resistirá el peso del aparato? Simple y sencillamente, tiene que ser lo bastante resistente... porque no me queda otro recurso.

Me preparo para el aterrizaje de emergencia; debo tocar el suelo con extrema suavidad y exactamente en la punta del glaciar; aminoro la velocidad, bajo los alerones; la tierra sube rápidamente a mi encuentro; no bajo el tren de aterrizaje; con gran suavidad logro hacer el contacto como si fuera mantequilla; el polvo de nieve se arremolina, elevándose a gran altura. En una distancia de 300 pies patino sobre el hielo que cruje. Finalmente, el avión se detiene. Abro el dosel, salto sobre el ala y saco mi maletín y mi chamarra de piel, que están en el compartimiento para equipaje. El hielo parece gemir bajo el peso que está resistiendo. Cruje y estalla. ¿Se romperá?

Corro hasta la orilla rocosa y me siento feliz de pisar en tierra firme. Poco faltó para que fuese el final y siento que me tiemblan las rodillas. ¡Son tantos los pilotos que trataron de hacer un aterrizaje forzoso en esta región, y su intento les costó la vida!

Son casi las 15 horas. En sesenta minutos más estarán aterrizando en Oslo y organizarán la brigada de rescate que vendrá a buscarme. Vieron perfectamente el sitio donde descendí. Sin embargo, por lo menos hoy no hay esperanza de que vengan a sacarme de este predicamento.

Al Oeste del lugar donde estoy noté que había una hondonada que corría de norte a sur; camino varios cientos de yardas por entre la profunda nieve y en esa dirección; desde lo alto de un promontorio que hay en tierra puedo examinar la barranca: al otro lado, como a unos dos mil pies de profundidad, hay un camino; pero el precipicio casi vertical es una barrera infranqueable para mí. Fuera de esto, no hay la menor señal de vida humana en ninguna parte; por lo menos, hasta donde puedo ver.

Mi avión descansa todavía sobre el hielo. Creo que éste será lo bastante fuerte para resistir el peso. Tendré que pasar la noche en la cabina. Comienzo a sentir hambre; en la bolsa de la rodilla tengo un poco de chocolate y unos cuantos cigarrillos que me alcanzarán hasta mañana; realmente, hice bien al pensar en guardar la chamarra de piel en el compartimiento para equipajes antes de salir: ahora me será muy útil, pues está haciendo mucho frío.

Al caer la noche, desempaco el paracaídas y me envuelvo en los voluminosos dobleces de seda; con eso no tendré frío. Luego me arrastro como un gusano, llego hasta el asiento de la cabina y cierro el dosel. Durante la noche contemplo las nubes de nieve que cruzan rápidas los cielos hasta que llega el momento en que me quedo dormido.

MARZO 7 DE 1942

Por la noche despierto varias veces, tieso y adolorido por la posición encogida en que estoy; a menudo salgo de la cabina y echo a correr sobre la nieve para estirar las piernas. Como a mitad de la noche comienza a nevar intensamente: al amanecer, sólo se ve la cola y una de las aspas de la hélice de mi Messerschmitt.

Sigue nevando, pero más ligeramente; no puedo ver a más de unos doscientos pies de distancia. Esto hace imposible el

rescate por aire. ¿Me encontrarán algún día?

Es inútil que intente emprender el regreso a pie, porque en medio de la nevasca perdería la orientación. Son las ocho de la mañana; como un pedazo de chocolate y masco un cigarrillo: hago esto, primero porque no tengo fósforos y después porque no fumo; pero tiene el efecto de aplacar el hambre.

Permanezco dentro del avión, porque allí hace menos frío, pero de vez en cuando salgo a estirar las piernas. Comienzo a jugar con los instrumentos y descubro que el equipo eléctrico está todavía intacto. Disparo los cañones varias veces; brotan pequeños géiseres de nieve en el sitio donde dan las balas, a la orilla del lago. El ruido tiene un eco que se repite en el silencio de las montañas; debe escucharse a varias millas de distancia.

Hora tras hora espero pacientemente. ¿Habrán empezado ya a buscarme en estos momentos? Masco otros cigarrillos porque realmente tengo hambre y la nicotina del tabaco calma el dolor.

No deja de nevar. Son las 14 horas. Se ha desatado un viento que hace más incómoda la situación. Cada hora hago varios disparos con los cañones; si levanta el tiempo durante la noche, lanzaré al espacio cohetes de señales.

Pierdo la noción del tiempo en la eternidad de la espera. Ha anochecido una vez más. Azotada por el viento, la nieve barre la superficie del lago donde está el glaciar.

La seda del paracaídas es tersa. . . suave como el vestido de una bella mujer... Es demasiado fácil divagar en el pensamiento, pero cuando se trata de encontrar la forma de salir de aquí, las cosas son diferentes. Estoy helado hasta la médula y paso las horas sentado, tiritando como un perro, a pesar de la chamarra de piel y la seda del paracaídas. Probablemente se debe a la falta de alimento; mi estómago se rebela ante la gran cantidad de tabaco que he estado

mascando. Procuro dormir, me siento enfermo, tengo frío y hambre.

MARZO 8 DE 1942

Una vez más es mediodía; ha dejado de nevar y tienen que encontrarme hoy. Tengo que salir de aquí. Sigo haciendo disparos periódicamente. Deben encontrarme hoy.

A las 16 horas oigo los ladridos de un perro, y un minuto después aparece un magnífico ejemplar de raza irlandesa que me da clamorosa bienvenida. Poco más tarde estrecho la mano de un teniente que pertenece a un Regimiento Alpino.

MARZO 9 DE 1942

Durante la noche me llevaron en automóvil hasta Oslo. Me presento inmediatamente al oficial de guardia en el cuartel del Comando Aéreo *(Luftflottenkommando).*

En el cuarto del hotel que pusieron a mi disposición pude dormir bien y recuperarme. Al mediodía, un transporte aéreo saldrá del aeropuerto con destino al Reich. Deberá llevarme hasta Aalborg, en Dinamarca, sitio donde se encuentra detenido el escuadrón de Losigkeit debido al mal tiempo.

MARZO 10 DE 1942

Ayer, cuando volví a reunirme con mis camaradas, me dieron una calurosa recepción; todos envidian mi perro irlandés, Turit, el cual tuve que comprar a las precioso tropas alpinas.

A las 15:11 horas aterrizamos nuevamente en Jever. Turit se estuvo quieto en el compartimiento para equipaje que queda tras de la placa blindada, a espaldas mías, durante todo el tiempo que duró el vuelo.

Se desintegra el escuadrón de servicio especial; Dieter y yo regresamos a nuestra antigua escuadrilla.

JUNIO 21 DE 1942

Desde que regresé de Noruega he cumplido más de ciento cincuenta misiones que se me encomendaron, consistentes en patrullar el Mar del Norte desde las bases establecidas en Jever, Wangerooge y Husum.

Todos los pilotos son aviadores experimentados de tipo extraordinario; el jefe es el capitán Dolenga. Yo estoy como su segundo en el mando y el teniente Gerhard, a quien conocí desde que estuvimos en el ala de combate Núm. 52, es nuestro ingeniero. El teniente Steiger se unió a la escuadrilla hace varios meses. Este muchacho alto, de pelo rubio, es un piloto excelente que derribó su primer Blenheim en uno de los ataques lanzados contra nuestras unidades de la Marina hace varios días.

Los oficiales subalternos Maul, Voguet y Dobrik son viejos soldados; todos ganaron la Cruz de Hierro de Primera Clase durante la Batalla de Inglaterra. Los sargentos de vuelo Wenneckers y Raddatz iniciaron sus vuelos de combate en Holanda, hace ya un año. El sargento Biermann, de baja estatura, originario de Berlín, llegó a la escuadrilla procedente de Rusia, lo mismo que yo. Al principiar la guerra estuvo con la infantería en la invasión de Polonia.

El personal que forma la tripulación de tierra también está integrado por técnicos perfectamente calificados. En su mayoría eran hábiles artesanos en la vida civil; solamente

una reducida fracción se halla compuesta por elementos que han sido soldados profesionales, en el servicio regular, tales como los pilotos.

Casi durante un año el cabo Arndt ha sido jefe de mi tripulación de tierra; este muchacho fiel, nuestro Messerschmitt 109 y yo formamos un inseparable trío que permanecerá unido durante los años venideros.

No sería justo olvidar a nuestros amigos cuadrúpedos. Turit, mi perro de ojeo, es hermoso y está muy consentido; es tan caprichoso como una *prima donna,* pero es el más veloz de todos los perros que hay en la Fuerza Aérea. Fips, nuestro mono mascota, es anarquista de corazón; no tiene la menor idea de lo que es la disciplina. Durante una revista, le robó la gorra al coronel visitante y echó a correr con ella hasta el techo del hangar; fue el desfile más divertido de los que me ha tocado presenciar. A consecuencia de su travesura, se le ha advertido que lo pueden mandar al frente ruso; quizás se convierta en nuestra arma secreta, porque una vez que lo vean los rusos se reirán tanto que no podrán disparar.

Así, todos vivimos en comunidad, como miembros de la Fuerza Aérea, y en un reducido y extraño mundo que sólo pertenece a nosotros y que queda al extremo de la pista del campo aéreo.

JUNIO 22 DE 1942

Ayer en la noche me dieron la gran sorpresa al destacar una sección de la escuadrilla y trasladarla a Holanda, bajo mis órdenes. Por lo que toca al desempeño de operaciones, quedo directamente a las órdenes de la Comandancia de División, encargada de poner en práctica el método más moderno del mundo para interceptar y controlar los vuelos de combate.

Durante la noche, nuestros aparatos están equipados con- los nuevos radios de onda ultracorta; he recibido órdenes de efectuar pruebas amplísimas del nuevo sistema "Y", y para tal propósito se me han dado manos libres y la más completa autoridad. Entre otros documentos expedidos por la Comandancia Divisional, recibí la siguiente autorización por escrito:

> "El teniente Knoke queda agregado a la Décimasegunda Unidad Experimental del Cuerpo Aéreo para desempeñar servicios especiales de vuelo relacionados con pruebas de la más grande importancia. Por órdenes del Alto Mando de la Fuerza Aérea (OKL) este trabajo debe considerarse esencial para la prosecución de la guerra.
>
> "Por el presente certifico que está autorizado a aterrizar en todos los aeródromos, incluyendo aquellos que quedan fuera de los límites de la Primera División de Combate y las áreas que comprende la Décimasegunda Unidad del Cuerpo Aéreo".

La firma era de un mayor del Estado Mayor de la Comandancia de División.

La introducción del nuevo sistema "Y" da por resultado una vasta mejoría en las comunicaciones de radio a larga distancia entre los aparatos de combate en vuelo y las bases que se hallan en tierra. Hablando desde el punto de vista de las operaciones, ahora será posible localizar y dirigir a nuestros pilotos de combate desde las bases de control en cualquier momento.

La oficina de control propiamente dicha está instalada en un refugio a prueba de bombas, hecho de concreto. En el centro hay un gran mapa de Holanda en una lámina de vidrio, grueso y muy pulido, que forma un cuadrado de treinta pies de largo en cada uno de sus lados. En el margen distante se levanta una plataforma sobre la que están sentadas las muchachas de la Fuerza Aérea ante una

batería de audífonos de cabeza y micrófonos; reciben los informes que rinden las estaciones de radar a lo largo de la costa sobre la proximidad de aparatos enemigos y proyectan luces que se mueven sobre el mapa con objeto de mantener un trazo continuo de sus posiciones; hay otras chicas que localizan nuestros aviones de combate por medio del sistema "Y" y marcan sus posiciones, también en el mapa.

Frente a esta gran mesa se alza otra plataforma, equipada con una serie o disposición complicada de micrófonos e interruptores. Desde aquí es posible dirigir cualquiera de las unidades en formación de combate, cosa que hacen individualmente los oficiales de control de la base, valiéndose del radio teléfono de onda ultracorta. Con sólo echar una ojeada al mapa, en cualquier momento dado, es posible definir el cuadro completo que ofrece la situación cambiante.

Toda la escena se halla presidida por el Comandante de la División, que está sentado en el escritorio de control con su Oficial Jefe de Estado Mayor General y el Oficial Jefe del Servicio de Inteligencia.

Aquí convergen todas las comunicaciones de radio, teléfono y teletipo que hay en toda el Arca Divisional. Existe una oficina adjunta donde se reciben los informes del estado del tiempo que rinden todas las estaciones meteorológicas y se hacen las gráficas correspondientes antes de pasarlos al escritorio principal de control. Dos pisos más del edificio se hallan ocupados por oficinas de la comandancia de los servicios de operación, administrativos y técnicos.

Aproximadamente 1,000 oficiales, oficiales subalternos, soldados, técnicos, meteorólogos, oficiales administrativos y un gran número de muy bonitas muchachas cuidan del buen funcionamiento de la central de control de combate como si fuera un cerebro director que trabajase durante todo el día y toda la noche.

AGOSTO 18 DE 1942

Durante los últimos dos meses he llevado a cabo más de doscientos vuelos de prueba. En varias ocasiones fuimos atacados por Spitfires sobre el estuario del Schelde y a menudo los aviones del enemigo excedían en mucho al número de los nuestros. Varias veces logramos escapar por verdadero milagro.

Los experimentos hechos con el sistema "Y" han producido resultados muy satisfactorios. Todas y cada una de las alas de combate que operan en el frente occidental están siendo equipadas con el aparato que hemos probado. En Stade, Metz, Munich, Viena y Berlín se están instalando oficinas de control de combate de tipo semejante.

El Alto Mando de la Fuerza Aérea se está preparando para contrarrestar los ataques aéreos en gran escala que se esperan como resultado de la entrada de los americanos a la guerra.

OCTUBRE 2 DE 1942

Hace varios meses que el Messerschmitt 109 E fue sustituído por el nuevo modelo perfeccionado 109 F; hace pocos días empezaron a llegar de las plantas de montaje los primeros modelos del tipo G. El funcionamiento del "Gustav" (como llamamos al Messerschmitt 109 G) parece, cuando menos por el momento, definitivamente superior al del Spitfire.

El capitán Marseille, a quien conocí en el Palacio de los Deportes, en Berlín, cuando todavía era cadete de vuelo, hace aproximadamente dos años, derribó no menos de dieciséis Spitfires durante una sola misión, volando en

un Gustav. Hace unas semanas recibió de manos del Führer, personalmente, la más alta condecoración alemana al valor después de haber derribado 150 aviones enemigos en cielos africanos.

Hace dos días, todavía sin haber sido vencido por el enemigo, Hans Joachim Marseille encontró la muerte... la muerte de un aviador cerca de El Alamein. Repentinamente, en mitad del aire, el motor de su Gustav se incendió. Con un récord de 158 victorias en combates aéreos, Marseille saltó de su aparato, pero el paracaídas se atoró en la cola del avión; sus camaradas trajeron el cadáver recogido en las arenas del desierto. Hemos perdido al as de los pilotos alemanes de combate.

Algo muy raro sucedió hoy, pocas horas después de que se supo la noticia de la muerte de Marseille.

A las 12:15 sonó la alarma; despegué junto con el sargento de vuelo Wenneckers, que en su aparato me servía de ala. Habían reportado un Mosquito en vuelo de reconocimiento sobre el área de Oldenburgo. Wenneckers se fue quedando más y más atrás, hasta que a 12,000 pies de altura lo perdí de vista. Lo llamé por radio, pero no me contestó. Después distinguí los despojos en llamas de un avión que acababa de estrellarse sobre la extensa planicie, allá, muy abajo.

¿Sería Wenneckers?

El Mosquito se había alejado demasiado antes de que pudiera yo alcanzar la altura que llevaba. Abandoné la persecución y descendí a Jever dando tres o cuatro grandes espirales. Aterricé y entonces no podía creer lo que estaba viendo. Wenneckers en persona estaba allí, riéndose de mí. Repentinamente se había incendiado su Gustav a mitad del aire, sin que para ello hubiese razón aparente y exactamente en la misma forma que el avión de Marseille, que volaba en

Africa hacía tres días. El fuego se inició enfrente del motor, mismo que siguió funcionando con toda regularidad.

Estamos intrigados con el misterio. Hace pocos días la escuadrilla Núm. 4 perdió también un Gustav, precisamente en circunstancias semejantes. Los informes que llegan de otros escuadrones son en el mismo sentido.

Comienzo a ver mi avión con cierto recelo.

OCTUBRE 31 DE 1942

Hace unos cuantos días, el capitán Dolenga fue comisionado a las escuadrillas nocturnas de aviones de combate; por el momento ocupo el puesto de comandante de vuelo.

A pesar del mal tiempo y desde en la mañana temprano, ayudados por la Marina, nos encargamos de proporcionar patrullas de escolta para los convoyes.

A las 14:14 horas se reciben informes de que aviones Blenheim están atacando uno de nuestros convoyes; dos minutos después estoy en el aire junto con el teniente Gerhard. Nuestros aviones de patrulla han entrado ya en combate y el jefe de la sección, sargento de vuelo Dobrik, pide ayuda. Tienen poco combustible y se verán obligados a aterrizar dentro de breves minutos.

En menos de diez minutos llego hasta donde está el convoy. Hacia el norte, nuestros camaradas están trabando violenta lucha con cuatro Blenheims, uno de los cuales está ardiendo en llamas en estos momentos; pocos segundos después se hunde en el mar. Los demás intentan escapar cubiertos por la niebla, pero no los pierdo de vista y me preparo a atacar al que va a la cola.

Después de dispararle una prolongada ráfaga con todos mis cañones, noto que su motor del lado derecho se ha

incendiado. Asciende en pronunciada pendiente hacia las bajas nubes, en medio de las cuales no se ve nada, salvo un resplandor rojizo.

Ya en tierra, se recibe un informe de uno de nuestros barcos de salvamento avisando que vieron un Blenheim que caía en llamas desde el cielo nublado y se hundía en el mar. El punto de referencia en el mapa es: sector Anton-Quelle-tres.

Dicho aparato debe ser el que ataqué yo, de manera que se me acredita la segunda victoria.

NOVIEMBRE 6 DE 1942

Las 12:00 horas. De la Comandancia Divisional se reciben informes avisando que se aproximan dos Mosquitos. En ese momento suena el teléfono; es el teniente Kramer, oficial de control de vuelos de combate en nuestra División; llama para preguntarme si puedo volar con el mal tiempo.

Contesto en sentido negativo; el cielo de nubes que tenemos está a no más de 100 pies y la visibilidad es totalmente nula; ni siquiera puedo ver el extremo lejano del campo.

—Lo siento, Kramer, pero no es posible. De cualquier modo, con esta cochina niebla, los dos *Tommies* clavarán el pico sin necesidad de que les ayudemos a hacerlo.

Hace varias horas que llueve. Es una llovizna persistente, cerrada. Los pilotos están sentados, juegan a las cartas, escriben a su casa o duermen en catres de campaña en el cuarto de junto.

Basándome en los informes de posición que llegan, voy trazando el progreso que hacen los Mosquitos; realmente van volando hacia el interior, sobre el corazón del Reich, y antes de que pase una hora se nos informa que ya vuelan

sobre Berlín, donde nuestras baterías antiaéreas abren el fuego. Esos muchachos tienen agallas;. de esto no cabe la menor duda. Con un tiempo como el que prevalece, volar no es ninguna diversión.

Vuelve a sonar el teléfono:

—Habla el teniente Knoke de la escuadrilla Núm. 5.

Esta vez la llamada viene del coronel Henschel, de la comandancia de defensas aéreas de combate en el área costera del Mar del Norte.

—Knoke, ¿qué tiempo tienen ustedes allá?

—Tan malo como es posible, señor. Sólo puedo ver a unas cuantas yardas.

—Knoke, tiene usted que subir y no hay réplica. Acabo de recibir una llamada telefónica del Mariscal del Reich Goering. Está en uno de sus arrebatos de ira. ¿Por qué no nos hallamos en el aire? Para nosotros, el tiempo es demasiado malo para volar, pero, en cambio, los malditos *Tommies* sí pueden llegar hasta Berlín. ¿Se imagina usted que yo le dijera eso al Mariscal del Reich? A toda costa hay que derribar esos Mosquitos. ¿Me entiende usted?

—Sí, señor

—¿Quiénes son los pilotos que va usted a mandar?

—El sargento de vuelo Wenneckers y yo, señor.

—Muy bien, ¡y que tengan la mejor suerte!

—Gracias, señor.

Wenneckers y yo somos los únicos pilotos en el ala que tenemos experiencia en volar a ciegas; no es la primera vez que salimos juntos con tiempo tan malo.

Despegamos a las 13:30 horas.

Casi no puedo ver nada delante de mí. ¡Esta maldita lluvia! Manteniéndonos muy bajo, volamos a toda velocidad por sobre los techos de las casas, los árboles y las líneas de fuerza. La recepción de radio desde tierra es bastante buena. El teniente Kramer me va guiando.

Los *Tommies* se dirigen hacia el noroeste, sobre el área de Bremen. Por experiencia podemos anticipar que intentan cruzar las Islas Frisias del Este. Enderezo el rumbo hacia la costa; el tiempo que prevalece sobre el mar no ha mejorado.

El último informe de la posición de los Mosquitos, haciendo referencia al mapa: Sector Berta-Quelle-ocho, rumbo tres-uno-cinco. En cualquier momento podemos avistarlos si abrimos bien los ojos. ¡Con sólo que no lloviese tanto! Tenemos que concentrar la atención en no ir a chocar con algún obstáculo.

Son las 13:47 horas.

No veo nada delante de mí. Se vuelve uno loco. La llamada de la base advierte:

—En este momento deberían verlos; fíjense bien, a la izquierda.

No contesto, porque surge una sombra repentinamente de entre la niebla gris delante de mí. Es un Mosquito.

También él me ha descubierto y vira hacia la izquierda con inclinación tan vertical que casi barre la superficie del mar con la punta del ala; en seguida da vuelta a la derecha y vuelve una vez más a escabullirse diestramente hacia la izquierda.

—No, no, amigo mío, no es cosa tan sencilla librarse de Knoke.

Cada vez que hace un giro disparo frente a su nariz.

Vamos volando bajo, muy bajo, hacia alta mar. Mi *Tommy* deja una débil estela de humo. A toda velocidad sigue un rumbo fijo de tres-dos-cero; se mueve con una rapidez fantástica, pero mi Gustav puede también mantener el paso. Permanezco tras él. Wenneckers va quedándose atrás gradualmente; la velocidad tan espantosa es demasiado alta para su avión.

Quiero disparar sobre él tan cerca como sea posible y, por lo tanto, procuro acortar la distancia que media entre ambos. Poco a poco, casi imperceptiblemente, me voy acercando más y más a mi contrario; cierro las aletillas del radiador y la distancia se reduce a 150 pies. Se halla exactamente en el centro de las miras.

—¡Fuego, Knoke! ¡AHORA!

Oprimo los dos botones de tiro; la descarga da en el motor de la izquierda. El avión está hecho de madera, el ala se incendia inmediatamente y se desprende de raíz. Pocos segundos más tarde un Mosquito De Havilland se pierde en las verdes profundidades del Mar del Norte.

Esa fue mi tercer victoria.

Sólo una mancha de aceite ha quedado en el mar. Me enjugo el sudor que me baña la cara.

DICIEMBRE 23 DE 1942

A las 11:50 horas regreso de escoltar un convoy en el mar. Diez grandes barcos de carga, acompañados de un cazatorpederos y cuatro lanchas torpederas de motor se encuentran en el estuario del Weser. Al subir la marea, podrán entrar en la bahía de Bremenhaven.

A las 12:57 estoy nuevamente en el mismo sitio. Sobre las cubiertas de los barcos, las tripulaciones nos saludan al pasar por encima de ellos. Al caer la tarde se sentirán felices de haber arribado a puerto.

Después de estar veinte minutos en el aire, recibo órdenes de aterrizar. Apenas si acabo de hacerlo y hace un momento que terminaron de ponerle combustible, cuando suena la alarma.

Volando cerca de la costa, unos aparatos Blenheim se dirigen hacia nuestras naves. Los interceptamos cerca de Norderney; son dos, pero en cuanto nos descubren se pierden entre las nubes y no vuelven a aparecer. ¡Qué lástima! Esta es mi misión ciento cincuenta de vuelo en acción; me habría gustado celebrar la ocasión añadiendo uno más a mi récord.

Mañana es Nochebuena; Lilo viene con Ingrid, nuestra pequeña hijita.

DICIEMBRE 24 DE 1942

Nochebuena.

Ninguna actividad en ambos lados del frente. Amigos y enemigos, igualmente, observan una tregua tácita.

Lilo y yo nos encontramos juntos otra vez y es la primera en que somos tres los que estamos bajo las luces brillantes del árbol de Navidad; tengo a Ingrid en brazos; sus pequeñas manitas tratan de asir las luces del árbol.

Hay un extraño y apacible silencio en todo el derredor. Lilo nos besa a la niña y a mí, y sus labios entreabiertos son tibios y llenos de ternura; el perfume de su vestido se mezcla con el aroma de las hojas de pino. Un ambiente de júbilo y felicidad invade el cuarto. . .

Calladamente Dieter Gerhard se une a nosotros; besa la mano de Lilo y nos desea felices Pascuas de Navidad. Más tarde, él y yo visitamos los alojamientos de los miembros de la escuadrilla. Vamos de uno a otro cuarto; los soldados han decorado todo con ramas de abeto o árboles de Navidad. Se hallan acostados en las camas, leen, fuman, piensan, escriben, mientras otros, sentados a la mesa, juegan a las cartas.

—¡Felices Pascuas a todos!

—Gracias, señor; lo mismo le deseamos a usted.

A paso lento, Dieter y yo regresamos después a mi alojamiento. El suelo está cubierto de nieve; cosa rara en el sitio donde nos encontramos, que queda tan cerca del mar. Hasta nosotros llega con toda claridad la música del acordeón que tocan en la cuadra donde se aposenta la compañía de cuartel:

"Stille Nacht, heilige Nacht... Noche de paz, noche de amor.. ."

Es el más bello de los villancicos alemanes de Navidad. Hasta los ingleses, los franceses y los americanos lo cantan esta noche. ¿Saben acaso que es una canción alemana? ¿Comprenden bien su verdadero significado? ¿Por qué nos odian a los alemanes las gentes de todo el mundo y a pesar de ello cantan nuestras canciones, tocan la música de compositores alemanes como Beethoven y Bach, y recitan los poemas de los grandes poetas alemanes? ¿Por qué?

Hasta las altas horas de la noche, Lilo, Dieter y yo permanecemos sentados en mi salita acogedora, arrellanados en cómodos y mullidos sillones junto a un fragante tazón de ponche caliente. Con ánimo de hacer reminiscencias, Gerhard y yo recordamos los eventos acaecidos durante el año que se acerca a su fin; las veces que nos sentamos en derredor de esta misma mesa con el capitán

Dolenga y el teniente Steiger. Gerd Steiger. . . aquel muchacho rubio, alto, callado, a quien un Mosquito derribó en el lado Sur del aeródromo, ante nosotros. . . Encontramos su cadáver debajo del paracaídas medio abierto. ..

Lilo nos escucha en silencio, sonríe y pasa la mano por los largos cabellos de Dieter, que no se siente muy seguro al ponerse de pie cuando se levanta para irse. Parece que nuestro ponche le ha hecho bastante efecto y lo acompaño hasta su cuarto.

Cuando regreso, Lilo está pensativa. Apoyada en la puerta de la alcoba, contempla a Ingrid que duerme en su cunita, a media luz. La chiquilla descansa tranquila y apaciblemente.

Por fin estamos solos. . . juntos los dos. . .

C A P I T U L O V

ENERO 27 DE 1943

EL 7 DE enero fui comisionado para hacerme cargo del curso de entrenamiento para nuevos oficiales subalternos que cada invierno organiza la Segunda División de Combate. El año pasado también tuve el mismo cargo. Consecuentemente, entre los integrantes del ala se me conoce como " el último de los prusianos". Tengo que tolerar este apodo, aun cuando no me gusta. Por lo general, todos nosotros, los miembros de la aviación, no creemos mucho en el brillo de los ejercicios militares con uniforme reluciente, aunque aceptemos cualquier entrenamiento que incremente la idoneidad, la tenacidad y la eficiencia de combate del soldado.

La gran resistencia y eficacia en la lucha se está convirtiendo en algo de vital importancia para todos y cada uno de los soldados alemanes. La guerra nos ha impuesto increíbles fatigas y sufrimientos; Rusia nos ha costado el mayor esfuerzo y los más grandes sacrificios. Hace pocos días perdimos Stalingrado; la batalla más espantosa que se ha dado en la historia de la guerra ha terminado de esta manera.

Al dirigir la palabra a mis alumnos, oficiales subalternos, veo el gesto de tristeza que dibujan en sus rostros mientras les describo brevemente la vasta operación de pinzas que ha dado por resultado el cerco y aniquilamiento del Sexto Ejército Alemán.

Salgo solo a la pista. El regimiento de mi ciudad natal formaba parte del ejército de Paulus; sé que lo integraban muchos de mis condiscípulos y un gran número de muchachos de Hamelin, amigos de mi niñez. Todos fueron arrancados del seno de su madre por un nuevo flautista.

Mirando por sobre la inmensa extensión de nieve, puedo ver casi las tumbas —las milas y miles de tumbas marcadas con una cruz de madera, sobre la que cuelga un casco de acero— que se alargan hasta el infinito en medio del invierno ruso. . .

Si llegara a derrumbarse nuestro frente oriental, toda Europa quedaría a merced del bolchevismo.

Al mediodía viene el primer ataque de los bombarderos americanos sobre la costa alemana del Mar del Norte. Hace varias semanas que estamos esperándolo. El enemigo vuela en formaciones de pesados aparatos tetramotores Consolidated Liberators y Boeings B 17. Estos últimos se conocen, y con mucha razón, con el nombre de "fortalezas voladoras". Y eso es exactamente lo que son, provistas de armamento defensivo, excepcionalmente pesado, que origina serios problemas a nuestro comando de combate.

Hace meses que nuestro servicio de inteligencia ha estado suministrándonos una corriente constante de informes sobre estos aviones gigantes; poco a poco hemos podido familiarizarnos con todos los detalles técnicos de su funcionamiento. En nuestra calidad de pilotos de combate nos interesamos particularmente en el armamento defensivo que consiste de dieciséis ametralladoras super pesadas, dispuestas de tal manera que no queda un solo punto fuera del alcance del aparato.

He pasado horas enteras en conferencias y discusiones con los demás pilotos determinando cuáles son los mejores movimientos tácticos. Con toda rapidez se construyen modelos que se emplean para hacer demostraciones de aproches desde cualquier ángulo y en todas las posiciones. Cada minuto de nuestros ratos de ocio se emplea en hacer infinidad de cálculos de las distintas velocidades posibles en diferentes formas de ataque; se compilan largos cuadros tabulares de tiro, se trazan esquemas y planos y con toda premura se construyen nuevos modelos.

A partir del momento en que nuestras escuadrillas de combate estacionadas en la zona del Canal entran por vez primera en contacto con el enemigo y tienen que combatir con las fortalezas voladoras, continuamente se envían informes a nuestros mejores pilotos de combate para que analicen e interpreten hasta el más mínimo detalle.

Durante las incursiones que hacen sobre blancos en Francia, las primeras fortalezas y Liberators son derribados; de esta manera se rompe el embrujo: el mito de que estos monstruos son invulnerables llega a su fin.

Continúa la instrucción intensiva que se da a las tripulaciones aéreas en las alas de combate e intercepción comisionadas para la defensa del Reich y como preparación para las feroces batallas que se esperan en el futuro.

La construcción de una intrincada red de pantallas de radar y el establecimiento de bases adicionales de control desde tierra, equipadas con estaciones "Y", además de los más modernos equipos de radio vías han facilitado enormemente la interceptación de aparatos aéreos y la persecución dirigida en extensas zonas.

Para mí resulta obvio que hoy, con el primer ataque en masa a la luz del día que lanzaron los americanos sobre Alemania, se inicia una nueva fase de la guerra en el aire.

Por la noche llamo por teléfono a mi escuadrilla, estacionada en Jever. Dieter Gerhard y el teniente Frey, que actúa como comandante de vuelo por el momento, han derribado sus primeros bombarderos pesados. Allá están que se desbordan de tanta excitación. El sargento Müller fue derribado, pero pudo descender con toda seguridad mediante su paracaídas.

Hago entonces una petición telefónica al comandan-te de la División para que se me comisione nuevamente en mi

escuadrilla. En momentos como éste siento que mi lugar se halla con mis camaradas, y esa misma salgo para Jever.

FEBRERO 4 DE 1943

Desde muy temprano, en la mañana, hemos estado esperando, listos para despegar en caso de que suene la alarma. Nuestros radiogoniómetros informan que hay grandes concentraciones de aparatos enemigos sobre la zona del Gran Yarmouth.

Estoy ansioso de ir tras ellos. La moral que priva entre los miembros de la escuadrilla es, sencillamente, soberbia; no hay duda de que cada uno de los camaradas desempeñará su papel lo mejor que sea posible cuando comience la danza.

Las 11:13 horas: despegamos para ir a interceptarlos. Un minuto después estoy en el aire, en formación de vuelo sobre el campo. Los once aparatos que forman mi escuadrilla se cierran uno al lado del otro.

Mensaje de la base: "Pesados nenes en el sector Dora-Nordpol. Vayan a Hanni-ocho-cero".

Quiere decir que los bombarderos se hallan al Este de Leuwarden y que debo subir a 25,000 pies.

Pero sucede que los duendes se dedican a jugar con mi motor, y a 15,000 pies de altura empieza a fallar; no puedo subir más. Llamo a Dieter y éste se hace cargo del mando.

En un acceso de ira, me desprendo de la formación y bajo en espiral a tierra. Los mecánicos abren la cubierta del motor. ¿Qué rayos pasa con mi maldito armatoste?

A grandes alturas, una obstrucción que hay en la bomba impide que el combustible llegue en cantidad suficiente al motor; los mecánicos trabajan como locos para corregir el desperfecto, y trece minutos después vuelvo a estar en el aire.

"Pesados nenes están ahora en Friedrich-Paula".

Ese lugar queda bastante lejos hacia el Sur; abro la válvula y parece que ya trabaja bien la máquina. A 20,000 pies atravieso una capa de nubes. Tengo que alcanzar los aparatos en formación.

Estos malditos van rumbo al sur, como a 150 millas de distancia.

"Siga rumbo dos-cero".

¿Qué quiere decir ahora esto? ¿Por qué debo dar la vuelta y seguir en sentido opuesto? De mala gana viro en redondo y mi pregunta hecha a la base es contestada con órdenes de aterrizar.

Son las 12:58 horas, y dos minutos más tarde los camaradas aparecen en el campo y aterrizan también.

El teniente Kramer, nuestro oficial de control, habla por el teléfono para decirme que los americanos llegaron hasta el extremo sur del Zuiderzee y regresaron rumbo a sus bases sin dejar caer ninguna bomba.

No me queda tiempo ni siquiera para lanzar una maldición. A las 13:08 tengo que despegar nuevamente para hacer un vuelo de patrulla, escoltando a un convoy. Este es un servicio monótono al que he llegado a detestar.

FEBRERO 26 DE 1943

¡Qué día!

Me siento precisamente con ganas de pelear contra un puñado de americanos: el tiempo es ideal, el cielo límpido y completamente azul, sin una sola nube.

Hasta estos momentos todo está en calma en el Gran Yarmouth.

Los pilotos andan ahí afuera, envueltos en mantas y gozando del calor de los primeros soles de primavera; descanso en compañía de ellos y de vez en cuando miro de reojo hacia el cielo.

Los dos grandes magnavoces dejan oir música de baile; todos gustamos de los programas musicales que la estación difusora de Londres dedica a los soldados alemanes. Cuando el locutor empieza a hacer su vieja propaganda, todos reímos irónicamente y se escuchan aplausos.

—¡Cállate la boca, hombre; deja oir la música! Repentinamente, se detiene la música:

—¡Atención, todos! ¡Atención, todos! ¡El teniente Knoke, al teléfono!

Hablan de la comandancia de la División. Nuevas concentraciones han sido avistadas en el sector Dora-Dora del mapa. De manera que los yanquis están alistándose cerca del Gran Yarmouth para hacer una nueva incursión.

A las 10:50 se nos dan órdenes de estar listos. Los yanquis están cerca de la costa y se dirigen hacia Wilhelmshaven.

10:55 horas: ¡Interceptarlos!

Se cierran las cabinas; los mecánicos operan los arranques y mi motor comienza a rugir; me vuelvo para ver que los demás arrancan también. ¡Sin novedad! Los doce aparatos despegan juntos, en formación. Enciendo el radio y llamo a la base:

—Elbe-uno llamando a Bodo. Elbe-uno llamando a Bodo. Informen víctor.

—Bodo llamando a Elbe-uno. Bodo llamando a Elbe-uno. Víctor, víctor.

La comunicación con tierra está bien. Ascendemos rápidamente a 25,000 pies de altura.

—Pesados nenes en Anton-Quelle-ocho. Permanezcan sobre el aeródromo.

Volteo hacia el norte; nuestros motores dejan gruesas estelas de vapor que rayan el claro azul del cielo. En esos momentos descubro la formación del enemigo que viene de enfrente.

Es un espectáculo impresionante; son cerca de trescientos bombarderos pesados que vuelan juntos en grupo. Parecen un enorme racimo de uvas que brillan trémulas en el cielo:

Reviso mis cañones y ajusto la mira del reflector.

El enemigo en masa se halla todavía a varias millas de distancia, volando en dirección al Sur. Informo a la base de mis observaciones. Allá abajo parecerá todo un colmenar y sonrío al pensar en el tremendo alboroto.

Nos acercarnos más a los bombarderos en formación; inconscientemente debo haber abierto más la válvula; ya puedo distinguir los aparatos separadamente. La mayoría son Liberators, y dan la impresión de que sus gruesos cuerpos estuvieran preñados de bombas; escojo uno de ellos como blanco.

—Amigo mío, aquí es donde te voy a convertir en picadillo —murmuro yo.

Haré un ataque frontal; el yanqui se halla enfocado al centro de mis miras y rápidamente aumenta su tamaño;

toco los botones del disparador que hay en el bastón y siento cómo los proyectiles silban al pasar cerca de mi cabeza. ¡Han abierto el fuego directamente sobre mí! Hago lo mismo oprimiendo ambos botones, pero mi puntería falla y sólo alcanzo a distinguir unos cuantos blancos registrados en su ala derecha.

Al picar para pasarlo, casi rozo la parte de abajo del fuselaje del tetramotor y quedo envuelto en la corriente de las hélices que me zarandea de un lado a otro con tanta violencia que me hacen creer, por momentos, que he perdido la cola de mi avión. Asciendo casi en vertical y corto alejándome hacia la izquierda; las balas me persiguen desagradablemente cerca.

¡Al diablo con toda esta cantidad de metal que hay en el aire!

Trescientos bombarderos pesados llevan un armamento total de 4,800 ametralladoras de tipo superpesado; aunque solamente una de cada diez tiene oportunidad de disparar, eso significa, sin embargo, que tenemos que pasar una cortina de fuego terrible.

Regreso para hacer un segundo ataque frontal, pero esta vez lo hago desde un plano un poco más bajo; mantengo ininterrumpidamente el fuego hasta que materialmente tengo que desviar la dirección para evitar el choque. En esta ocasión mis ráfagas hacen blanco.

Desciendo hasta muy abajo y al dar la vuelta veo cómo se extienden las llamas en la parte inferior del fuselaje de mi Liberator que se aparta de la formación en un amplio viraje hacia la derecha.

Dos veces más entro al ataque, esta vez picando desde arriba de la cola del tetramotor. Confronto el fuego cerrado de defensa. Mi avión se estremece con el retroceso de los dos cañones y las ametralladoras de 13 milímetros; veo

cómo los proyectiles de mis cañones estallan a lo largo de la parte superior del fuselaje y el ala derecha, y con ambas manos me aferro al bastón.

El fuego se extiende sobre el ala derecha; el motor interior deja de funcionar y repentinamente el ala se rompe y desprende totalmente; el cuerpo del monstruo herido se hunde verticalmente, girando hasta perderse en el abismo. Una larga estela de humo negro marca su descenso.

Uno de los tripulantes intenta saltar, pero su paracaídas está en llamas. ¡Pobre diablo! El cuerpo da un salto mortal y cae a tierra como una piedra.

A una altura de 3,000 pies se produce una tremenda explosión que hace que se desintegre el fuselaje que va girando; fragmentos de los despojos en llamas caen en una finca, como a dos o trescientas yardas del aeródromo de Zwischenahn, y el tanque de combustible, que estalla, prende fuego a los edificios de la finca.

En terrífico vuelo de picada, sigo a mi víctima y aterrizo en la pista que hay allá abajo; corro hasta el lugar de los hechos y encuentro una multitud de gentes que están tratando de apagar el fuego que ha invadido la casa habitación de la finca; me uno al rescate y saco muebles, animales y maquinaria de los edificios en llamas. El humo me ciega y sofoca y mi traje de vuelo queda todo chamuscado con el fuego mientras arrastro un cerdo bien gordo, jalándolo de las patas traseras y haciéndolo que chille como loco hasta sacarlo de la zahurda que se halla completamente invadida por las llamas. Logramos salvar la casa y los graneros.

Los despojos del Liberator quedan esparcidos sobre todo un terreno para ganado; la explosión lanzó al aire a toda la tripulación y sus cadáveres despedazados descansan a un lado de los restos humeantes del aparato.

Como a cien yardas de distancia encuentro el asiento del capitán y el volante. Una muñequita, que evidentemente era la mascota, permanece sentada, sin haber sufrido el menor daño, entre las ventanillas de la cabina. que están hechas trizas.

Una hora después aterrizo en Jever; mis hombres me llevan en hombros hasta el punto de dispersión. Esa fue mi cuarta victoria en combate, durante mi misión ciento sesenta y cuatro de guerra, con lo que completé 1,004 vuelos desde que comencé a recibir instrucción del sargento Van Diecken.

Se acreditó a Dieter el derribo de su séptimo oponente; fue su segundo bombardero pesado. Además, Raddatz, Wenneckers y Dobrick derribaron una fortaleza cada uno; por lo tanto, el saldo fue de cinco victorias en combate para la escuadrilla sin haber sufrido ninguna baja.

Inevitablemente pienso en los cadáveres de la tripulación americana. ¿Cuándo nos llegará el turno? Esos hombres comparten con nosotros la gran aventura de volar. Separados momentáneamente por la barrera de la guerra, llegará un día en que la muerte nos vuelva a reunir en el aire.

FEBRERO 28 DE 1943

El teniente Gerhard y yo pasamos toda la noche juntos, sentados en mi cuarto. Los americanos nos tienen confundidos; la cuestión es ésta: ¿Qué vamos a hacer con ellos?

Dieter tiene una brillante inspiración: ¿Por qué no tratamos de utilizar nuestros propios aparatos para dejar caer bombas sobre las formaciones en vuelo cerrado de los americanos?

Empleamos toda la noche en calcular velocidades y trayectorias. Ambos llegamos a la misma conclusión: que podría obtenerse el resultado deseado mediante la descarga simultánea de bombas desde una escuadrilla en formación cerrada que volara por encima de los bombarderos en masa de los americanos; esto podría ir seguido de un ataque de índole más ortodoxa, en el cual se emplearan las armas con que contamos en la actualidad.

El Messerschmitt 109 G puede llevar una carga de 500 libras. Así que podría acondicionarse para transportar cuatro bombas de 100 libras o una sola de 500; o también una serie completa de pequeñas bombas, como las que acostumbraba lanzar sobre la cabeza de los Ivanes en Rusia.

Se necesitaría una espoleta de quince segundos; la altura para descargar las bombas sería de 3,000 pies sobre la formación del enemigo que sirviera de blanco. Por la mañana, me presento al comandante y le expongo nuestros proyectos. Cree que es una broma y empieza a reirse; sin embargo, cuando lo convencen nuestras repetidas insistencias, conviene en respaldar el proyecto ante la jefatura de División.

Por la tarde, y después de que el comandante ha telefoneado, vuelo al Cuartel General de la División que se halla establecido en Stade. El General Schwabedissen y el Coronel Henschel (que tiene a sus órdenes a los pilotos de combate) escuchan lo que tengo que decirles y convienen en prestar su apoyo.

En seguida someto a aprobación una requisición por cien bombas de práctica, de 100 libras cada una; mecanismos de descarga para todos los tipos de bomba y aparatos especiales para cargarlas en los aviones. Del Comando de Servicio Aéreo solicito también autorización para usar, una hora todos los días, un avión que arrastre el blanco; si posible, de preferencia un JU 88. Este aparato, cuya velocidad es aproximadamente igual a la de las fortalezas,

deberá llevar remolcando un *drogue* de diez pies que utilizaremos como blanco en las prácticas de bombardeo.

No se pierde tiempo para poner en práctica mi plan; el mismo coronel Henschel no se separa del teléfono hasta que terminan de hacerse todos los arreglos necesarios con el Comando Regional Aéreo *(Luftgaukommando)* que suministrará el equipo necesario.

Durante los próximos días aprovecharemos cuanta oportunidad se nos presente para perfeccionar la precisión de nuestro vuelo en formación cerrada.

MARZO 8 DE 1943

Cuarenta y ocho horas después de mi visita al Cuartel General de la División, llegan tres camiones pesa dos con las bombas de práctica. El resto del equipo nos llegó hasta hoy en la mañana.

Mientras tanto, la escuadrilla se ocupa en prácticas de vuelo en formación que se efectúan todos los días. Todos mis pilotos son idóneos y experimentados, y pronto adquirirnos un alto grado de perfección; podemos volar juntando los extremos de las alas, con tal seguridad que parece que una enorme tabla vuela en el aire; todas las maniobras se ejecutan con inteligencia, habilidad y precisión, incluyendo aterrizajes por secciones en formación.

Con estos propósitos se me comisiona en servicio especial, separado del escuadrón, que hace pocos días fue enviado para utilizarlo exclusivamente como unidad táctica en las operaciones contra las formaciones en masa del enemigo. Hasta tengo mi propio control "Y".



Interrogatorio de un piloto herido



Otro bombardero pesado en mi haber



Por la tarde, Dieter y yo dejarnos caer nuestras primeras bombas de práctica sobre el blanco que arrastra el JU 88.

Los primeros resultados están muy lejos de ser satisfactorios, pero debemos recordar que Roma no fue construída en un solo día.

MARZO 10 DE 1943

Todo el día lo dedicamos a bombardeos de práctica en el campo de tiro de Zwischenahn. Estoy encantado con los progresos que hemos alcanzado.

MARZO 12 DE 1943

Acaban de llegarnos las primeras bombas efectivas; la flotilla está ahora lista para emprender su nueva tarea.

MARZO 16 DE 1943

Todos los mecánicos trabajan con ahinco, practicando la mejor forma de cargar las bombas en los aparatos en el menor tiempo posible. Son extraordinariamente hábiles en su tarea y me siento encantado de ver su gran entusiasmo. Realmente son buenos muchachos.

MARZO 18 DE 1943

Durante la mañana, Dieter y yo lanzamos, cada uno, cuatro bombas de práctica de 100 libras y la tercera que dejo caer da exactamente, con toda precisión, en el blanco.

Sin ninguna advertencia previa, a las 14:12 horas se reciben órdenes de entrar en acción. Debemos atacar e interceptar una formación de bombarderos pesados que se aproximan a las

costas; la orden de despegue es dada con tal premura que no hay tiempo de cargar los aviones con bombas.

Antes de cerrar su cabina, Dieter me llama y dice que quiere derribar hoy al jefe de la formación de aviones enemigos. Le pregunto, riéndome, si los yanquis han dado recientemente en pintar las alas de sus aviones con las insignias de su grado.

A una altura de 25,000 pies, en la zona de Heligoland, hacemos contacto con el enemigo; dirijo la escuadrilla en formación cerrada para un ataque frontal.

Abro el fuego contra un Liberator desde un plano inferior; inmediatamente se incendia y se aparta hacia la derecha, abandonando la formación; entro nuevamente al ataque desde arriba de su cola y doy la vuelta otra vez para hacer otro ataque frontal, disparando del frente y abajo del Liberator que se clava en inclinación pronunciada. Nunca he tenido mejor puntería. Repentinamente se produce una explosión y el aparato en llamas se desintegra en una lluvia de despojos que vuelan por sobre mi cabeza; hay momentos en que corro el peligro de chocar contra los motores o las alas que giran descendiendo en llamas. Esto sería un completo desastre para mí. Actuando con suma rapidez, cambio el bastón hacia el extremo izquierdo y entro en picada; el fuselaje del Liberator que cae pasa a unas cuantas pulgadas de distancia en su carrera descendente al abismo. Se hunde en el mar, como a doce millas al sureste de Heligoland.

Ese fue mi quinto avión que derribé.

Me elevo una vez más a 25,000 pies para llevar a cabo otro ataque contra la formación en masa del enemigo. Repentinamente siento que mi corazón ha dejado de palpitar. . .

Dieter se halla en medio de la formación yanqui y mantiene firme su aparato sin cambiar de rumbo. Hace pocos minutos que su primer Liberator cayó al abismo; ahora quiere hundir al jefe en el Mar del Norte. Parece que el muchacho ha perdido el seso; sigue obstinado tras la cola de una fortaleza, disparando ininterrumpidamente contra ella mientras los proyectiles convergen hacia él de todas partes.

Debe haberse vuelto completamente loco.

Desciendo por entre la formación hacia Dieter, disparando indistintamente contra cualquiera de las fortalezas que vuelan en la proximidad.

De pronto Dieter se desprende en pronunciado vuelo en picada; tres mil pies abajo, su aparato comienza a emitir una estela de humo. Abre la cabina, con dificultad se alza en su asiento y un instante después está en el vacío; se abre su paracaídas y cuando paso volando cerca de él, noto que en su rostro hay un gesto de dolor; se oprime el cuerpo. . . Dieter está herido.

Quince minutos después cae al mar, en el sector marcado en el mapa con las letras U-R-9. Logra deshacerse del paracaídas, su bote de hule se infla y en un esfuerzo, arrastrándose, entra en él. Vuelo muy bajo pasando por encima del sitio donde está y le hago señales con la mano, pero no me responde; parece que ha quedado sin conocimiento o sufre agudos dolores; probablemente lo han herido en el estómago.

Inmediatamente aviso por radio la posición de nuestro camarada derribado y pido que se le presten los auxilios necesarios; después regreso y aterrizo. La noticia conmueve a los mecánicos y por mi parte no experimento ninguna alegría por el éxito que he tenido.

Si pudieran rescatar vivo a Dieter. . .

Volando solo regreso al mar; los demás no han regresado todavía. Ya no encuentro a Dieter. Es probable que una de las lanchas de auxilio que patrullan la zona haya notado su descenso en paracaídas y se apresuró a recogerlo.

Llega la noche y todavía no hay ninguna noticia del teniente Gerhard. En su guardarropa hay una botella de brandy, otra igual hay en el mío; una vez convenimos en que estas botellas se las beberían los muchachos en memoria de aquel que fuera el primero en no volver de alguna misión. ¿Qué le habrá pasado a Dieter?

A medianoche llama el teléfono en mi cuarto. El teniente Dieter Gerhard fue encontrado por una de las lanchas, la "Falke". Ha muerto. Lentamente cuelgo el audífono... Dieter ha muerto... y era mi mejor amigo.

Saco la botella del guardarropa y voy a ver al teniente Frey, que está en su cuarto con su esposa y con Lilo. También ellos han estado en ansiosa espera de noticias respecto a Dieter. No tengo que decir nada. Paso la botella a Frey y les digo:

—Vengan, vamos a tomárnosla. Todos sentimos lo mismo, pero esto fue lo convenido con Dieter y así se hará.

MARZO 19 DE 1943

Llevaron a Dieter a Cuxhaven y tendieron su cadáver en el depósito del hospital que hay allá. He ordenado que me hagan una gran corona que mis hombres colocan en un Fieseler Storch, en el cual volaré solo para ir a ver a Dieter.

Mi ruta atraviesa el Jadebusen y el amplio estuario del Weser. El agua brilla como un espejo; está en completa calma; los reflejos del sol naciente se extienden en anchas fajas de flaca que llegan al horizonte; hacia el Norte queda

el mar abierto, de donde trajeron el cuerpo de mi camarada desaparecido.

Aterrizo en un pequeño aeródromo que hay cerca del hospital y llevo mi corona hasta la capillita donde descansa Dieter bajo su mortaja, en el centro de un cuarto frío y blanqueado con yeso. Alguien lo descubre. El joven alto y distinguido yace frío e inerte; parece que está dormido, que su cuerpo fornido descansa, agotado por el esfuerzo de la última batalla y el salto final. Tiene los ojos cerrados y sus facciones dibujan un gesto de desafío.

Adiós, Dieter, te has ganado el descanso después de pelear y morir por nuestra amada patria alemana; fuiste mi mejor amigo y nunca te olvidaré. Ahora, solo, continuaré luchando en esta gran batalla por Alemania, misma que nosotros empezamos juntos, fieles al mismo juramento de servirla que ambos prestáramos.

MARZO 20 DE 1943

Son las 14:24 horas: Suena la alarma.

¡Maldición! Una vez más no hay tiempo de montar las bombas en los aviones. Los americanos vienen del mar; como de costumbre, se han reunido en el mismo sector marcado en el mapa con el nombre de Dora-Dora, en las proximidades del Gran Yarmouth.

Siete minutos después se reciben órdenes de aterrizar. El enemigo ha dado la vuelta y regresa en dirección Oeste. ¿Volverán?

Después de aterrizar, y ante los pilotos que permanecen listos, se vuelve a cargar combustible. Es de esperar otra alarma. Las intenciones del enemigo nunca son obvias, pues tienen la costumbre de alterar constantemente el rumbo.

Hago que carguen una bomba de altos explosivos, de 500 libras de peso, en la parte de abajo de mi avión; pero mientras se hace esto, llegan órdenes de despegar inmediatamente y no estoy listo para emprender el vuelo.

Que tome el mando el sargento Wenneckers. —Hago que esta orden sea comunicada de uno a otro de los pilotos que están en línea para salir.

Wenneckers me hace seña con la mano, de que ha entendido y avanza rodando sobre la pista, los demás le siguen. La flotilla abandona el campo en formación cerrada.

Los mecánicos sudan trabajando febrilmente bajo la panza de mi Gustav, mientras yo permanezco en mi asiento, con los tirantes puestos y loco de impaciencia.

—¡Apresúrense! ¡Dense prisa!

La escuadrilla desaparece ascendiendo en dirección al mar. Los yanquis han cruzado la costa de Holanda.

—¡Listo!

Mi avión cargado recorre pesadamente la pista hasta llegar al extremo lejano; con la bomba no puedo despegar en la dirección que lleva el viento; al voltear en el perímetro del campo, el aparato se inclina pesadamente hacia la izquierda y en forma repentina. Se ha reventado una de las llantas.

Lanzo un cohete rojo de señales y mis hombres, que están en el punto de dispersión de la escuadrilla, entienden lo que quiero avisarles. Veinte o treinta de ellos se apiñan en un camión y vienen corriendo hacia mí, levantan el ala izquierda sobre potentes gatos y cambian la rueda en cosa de unos segundos, mientras dejo funcionando el motor.

—¡Todo listo! —Se apartan del avión, abro la válvula y empiezo a rodar aumentando de velocidad, pero el aparato

vuelve otra vez a inclinarse hacia la izquierda; sin embargo, logro levantarlo de tierra, después de un recorrido como de 600 pies, y paso a unas cuantas pulgadas por encima del hangar número dos.

Asciendo a toda máquina en un cielo sin nubes y en dirección al mar. Allá arriba se distinguen todavía las estelas de vapor que dejaron nuestros aviones y los yanquis. Ya están en combate.

22,000 pies de altura. Mi avión reacciona perezosamente bajo la carga infernalmente pesada; con gran dificultad subo a 30,000 pies, para lo cual son necesarios veinticinco minutos.

Los yanquis han bombardeado Wilhelmshaven, cosa que puedo decir por las columnas de humo y el fuego que se levantan de abajo. Ahora están sobre Heligpland en vuelo de regreso.

Avanzo por la orilla, lentamente, hasta quedar sobre la punta de la formación enemiga, que consiste en su totalidad de fortalezas voladoras. Durante varios minutos quedo a merced del fuego que me hacen de abajo, mientras trato de tomar por lo menos aproximada puntería sobre el blanco: para esto subo y bajo alternadamente la punta de las alas con el fin de poder ver la formación de aviones. En mi ala izquierda se han abierto dos o tres agujeros.

Arreglo la bomba, apunto por última vez y oprimo el botón de descarga que hay en el bastón: el proyectil desciende con violencia y lo veo caer mientras mi avión se desprende con el fin de alejarme. Hace explosión exactamente en el centro de una línea de fortalezas; arranca el ala a una de ellas y dos más descienden alarmadas.

Veinte millas al oeste de Heligoland, mi tercer bombardero pesado se estrella en el mar; no hay señales de que se hubiese incendiado; lo sigue el ala que se desprendió y que cae volando como una hoja de otoño.

La bomba ha hecho blanco; no solamente sobre las fortalezas, sino también, al parecer, entre nuestros oficiales superiores.

Inmediatamente después de aterrizar se me ordena presentarme al Comandante del Ala *(Kommodore)*, quien se encontraba en el aire en el momento de anotarme el blanco y vio cómo se estrellaba la fortaleza.

—¡Por Dios Santo, Knoke, debe usted volver a hacer eso, pero con toda su escuadrilla!

—Son mis intenciones, señor.

—¿Cree usted que dé resultado?

—No estoy seguro. Quizás hoy fue una casualidad, pero tal vez podamos derribar otros nenes pesados en la misma forma.

En seguida habla por teléfono el coronel Henschel.

—Estoy encantado, mi querido Knoke. Fue un espectáculo maravilloso: debo felicitarlo.

Lanza un balido de contento y parece estar excita-dísimo. Ojalá no se le caiga el monóculo en la taza de chocolate por tanta excitación.

¡En toda el área costera alemana del Mar del Norte debe haber gran sensación!

Hay menos conmoción en la escuadrilla. Creo que tanto entusiasmo por haber derribado un solo bombardero es más bien algo absurdo. En primer lugar, cualquiera podía haber dejado caer la bomba, en segundo la idea original no fue mía, sino de Dieter, y porúltimo, tengo ocho agujeros abiertos en el ala de mi aeroplano.

Durante la noche me despierta una llamada del teléfono que tengo a la cabecera de la cama. Es el conmutador de la estación.

—Señor, tenemos una llamada con prioridad, para usted, que viene del Alto Mando de las Fuerzas Aéreas (OKL).

—¿Qué cosa? ¿Para mí?

Y doy mi nombre. Al otro extremo de la línea contesta un mayor miembro del Estado Mayor del Mariscal del Reich Goering.

—¿No es usted el que derribó un avión enemigo hoy, bombardeándolo?

Sí, señor.

Se me piden los detalles más completos: ¿Qué tipo de bomba? ¿Qué clase de espoleta? ¿Exactamente en qué forma llevé a cabo el ataque? ¿Y cuál fue el resultado preciso?

—¿Quién dio la orden para efectuar esta operación de bombardeo?

—Nadie, señor. Obré por propia iniciativa.

Silencio. Y por primera vez se me ocurre que nunca fui autorizado para dejar caer ni siquiera un huevo sobre la cabeza de un infeliz yanqui, de manera que pueden considerar que obré en forma por demás independiente. En esos momentos vuelve a hablar el mayor que está en la línea:

—Lo voy a comunicar con el Mariscal del Reich. ¡Esta sí que es la sorpresa de mi vida!

Me quedo rígido, tieso en la cama, en posición horizontal, como si estuviera firme, y me reporto:

—Habla el teniente Knoke, comandante de la escuadrilla Núm. 5, Ala de Combate Núm. 1.

—Estoy encantado con la iniciativa que ha demostrado usted tener; quiero expresarle personalmente mi reconocimiento.

Y eso es todo. Ahí tenemos a un teniente prusiano de la Fuerza Aérea Alemana, desconocido, que acostado en su cama y sin más traje que el saco de un pijama, habla con su Comandante en Jefe. ¡Algo sencillamente increíble!

¡Si supiera el viejo! Ni siquiera tengo puesto el pantalón, porque me irrita el elástico apretado. Pensando en esto no puedo dejar de reirme al voltear al otro lado de la cama.

MARZO 23 DE 1943

Cuando me presento al servicio, en el punto de dispersión, me dan un mensaje del conmutador del campo:

—Señor, anoche recibimos una llamada de la estación experimental del Rechlin. Quieren que les envíe usted inmediatamente un informe completo.

¡Dios mío! ¡Si no hubiera tirado esa botaba!

A las 10 horas llama el general Kammhuber. Este enano venenoso a quien comúnmente llaman *Wurzelsepp es* General Comandante del 12° Cuerpo Aéreo.

Recibo una reprimenda terrífica por mi actuación de ayer, que considera por demás independiente. Encolerizado, habla incoherentemente y tengo que retirarme los audífonos del oído y tenerlos a la distancia del brazo hasta que amaina el temporal.

—¿A dónde cree usted que iríamos a dar si todo teniente hiciera lo que le viniese en gana? —grita airada la voz desde el otro extremo de la línea—. ¿Qué rayos creyó usted estar haciendo?

Ya sabía yo que me harían esa pregunta; en el servicio sucede siempre que cuando el oficial superior agota sus cartuchos al dar una reprimenda, tiene que pre guntar lo mismo. ¿Acaso espera que le conteste que no puedo dominar el deseo de jugar con bombas porque me encanta el ruido que hacen al explotar?

Bueno, ¿tiene usted algo que decir en su favor? ¡Ya lo creo que sí!

Sí, señor. Anoche me telefoneó el Mariscal del Reich y personalmente expresó su reconocimiento por mi iniciativa.

¡Ya está! Con eso queda aplacado *Wurzelsepp* y oigo cómo se desinfla con un bostezo. Según el proverbio alemán, lo que para uno es alimento para otro es veneno.

xxx xxx xxx

Por la tarde, el coronel Lützow, inspector del Comando de Combate Alemán, llega por avión.

El joven y alto coronel es uno de nuestros más distinguidos pilotos de combate; las condecoraciones que ostenta incluyen la de la Cruz de Caballero con Espadas. Goza de gran popularidad en todas partes por el encanto y atracción que adornan su personalidad. En forma completamente sencilla y con toda franqueza discute conmigo las potencialidades inherentes a operaciones de bombardeo entre aparatos que se encuentren en vuelo.

Como medida experimental, se resuelve que una de las escuadrillas del Ala de Combate Núm. 26, con base en la costa del Canal, haga también el intento de bombardear las formaciones en masa de los yanquis. Ambos estamos convencidos de que, de todos modos, estas tácticas no pueden prolongarse mucho una vez que el enemigo dé a sus bombarderos una escolta de aviones de combate.

—¡Qué enorme revuelo ha originado la caída de una infeliz bomba! ¡A veces deseo no haberla tirado nunca!

—¡Lo mismo digo yo! —me contesta riendo Lützow.

ABRIL 17 DE 1943

Los americanos lanzaron hoy un ataque sobre Bremen. Despegamos llevando las bombas, que tenemos oportunidad de dejar caer cuando la escuadrilla se halla en formación cerrada sobre el corazón de Bremen. Ni una sola bomba da en el blanco.

Inmediatamente atacamos con nuestros cañones; por mi parte, me lanzo tres veces sobre una fortaleza y finalmente la veo arder en llamas. Se estrella al sudoeste de Bremen, en un campo cercano a Bassum, mientras cuatro de los miembros de su tripulación se lanzan en paracaídas, salvándose.

La escuadrilla se anota tres victorias más.

MAYO 14 DE 1943

El enemigo hace una incursión sobre Kiel; volvemos a perseguirlos con nuestras bombas. Varias veces intento un ataque en formación a 30,000 pies sobre Holstein y otras tantas se dispersa el enemigo, deshaciendo la formación. Por lo visto, han adivinado nuestras intenciones.

Al volar sobre Kiel tenemos que sufrir el nutrido fuego antiaéreo de nuestros propios cañones; desgraciadamente, las descargas de la Armada tienen tan buena puntería que nos obligan a desorganizarnos en forma considerable.

Observo el bombardeo de los yanquis, que tiran su carga precisamente sobre los astilleros Germania; quedo impresionado por la puntería con que bombardean estos malditos: es algo fantástico.

Para entonces pasado la oportunidad de efectuar un bombardeo en formación, de manera que mando en vuelo a uno por uno de la escuadrilla. Mi propia bomba falla al hacer explosión; sin embargo, se anotan algunos blancos: uno del sargento Führmann, otro de Fest y otro del sargento Biermann. Tres de las fortalezas son destruidas en el aire.

Una vez más, confiando en mis cañones, entro en picada para efectuar un ataque frontal contra una formación separada que integran unas treinta fortalezas. Casi al instante siento un impacto en el fuselaje y como resultado me veo obligado a abandonar el ataque. Sin embargo, el motor sigue funcionando con regularidad y parece que todos los controles trabajan perfectamente.

Hago un nuevo intento y mi primera descarga da exactamente en la cabina de control de una fortaleza; retrocede levantándose como enorme animal que hubiese sido herido mortalmente y cae en pronunciadas espirales, hacia la derecha; aproximadamente a 10,000 pies se le desprende una de las alas y termina estrellándose cerca de Husum a las 12:17 horas.

Regreso a la base con varios agujeros en el fuselaje y en la cola del aparato.

El día de hoy mi escuadrilla derribó cinco bombarderos pesados; el número total de estos aparatos derribados por nosotros es de cincuenta, y el último fue echado a tierra por

el sargento de vuelo Wenneckers. Así resulta que mi escuadrilla Núm. 5 ha causado al enemigo tantas bajas en bombarderos pesados, como la comandancia del escuadrón, y las escuadrillas cuatro y seis juntas.

Al caer la tarde, durante una inspección del escuadrón, el General Galland, que encabeza el Comando Alemán de Combate, firma nuestro libro de visitantes expresando sus buenos deseos y felicitaciones por nuestro "quincuagésimo nene pesado".

MAYO 15 DE 1943

Los americanos repitieron hoy su ataque de ayer sobre Kiel. Solamente pude llevar cinco aparatos porque casi todos nuestros aviones tenían agujeros cuando regresaron ayer al campo. Interceptamos la formación enemiga cerca de la península de San Pedro, antes de que entrara a tierra.

La única de nuestras bombas que hizo blanco fue la que arrojó el sargento de vuelo Lennartz. Una de las fortalezas cayó al mar.

Dos veces intento llevar a efecto un ataque sobre una de las formaciones enemigas, pero sin éxito. Los americanos adoptan una táctica evasiva mediante algo semejante a un vuelo alternado que hace extremadamente difícil el ataque frontal con precisión, ya que el tiempo de que se dispone para hacer el disparo se limita solamente a tres o cuatro segundos. La regulación perfecta del tiempo es esencial debido a la terrífica velocidad de acercamiento; nuestra velocidad, sumada a la del enemigo, a una altura de 25,000 pies, asciende a más de 600 millas por hora.

Por fin logro acercarme a una de las fortalezas que vuela en uno de los flancos y observo el blanco hecho en el motor interior de la derecha; pero mi víctima se concreta a

cerrarse y se desliza al centro bien protegido de la formación. Otro ataque más, dirigido desde el frente, no produce ningún resultado. Apenas si alcanzo a eludir el choque con la parte de atrás de uno de estos monstruos americanos; tan sólo su timón es tan grande como la longitud completa de las alas de mi Messerschmitt 109.

Parece que éste es uno de los días en que todo sale mal. Pierdo de vista la fortaleza que había empezado a derribar y ya entonces nada puede importarme; desciendo en ángulo casi recto sobre otra fortaleza que vuela a la cola y por fin las descargas empiezan a hacer efecto; los dos motores de la izquierda despiden humo; el yanqui pierde altura rápidamente, y una vez que sale de la formación ha encontrado su fin. Lo sigo sin desviarme y hago fuego sobre él con todo lo que dispongo. Las brillantes llamas se extienden por todo el fuselaje, y los diez miembros de la tripulación saltan; los paracaídas cuelgan en mitad del cielo como prendidos a una invisible cuerda, mientras el gigantesco avión desciende dejando tras de sí densa estela de humo, en barrena sin piloto, fuera de control, y termina desintegrándose durante la bajada.

Se estrella a las 10:56 horas en el sector del mapa marcado con Toni-Siegfried-cuatro.

MAYO 18 DE 1943

Aparte de nuestras operaciones en contra de las formaciones de bombarderos pesados, continuamos volando en patrullas para escoltar convoyes en el mar. De este modo he completado mis doscientas comisiones de operación.

MAYO 19 DE 1943

A las 13:40 horas derribo mi séptimo bombardero pesado.

Durante la tarde. se me escapó un intruso que venía en misión de reconocimiento sobre Heligoland, volando a enorme altura. Me fue imposible identificarlo plenamente; creo que era un Lightning.

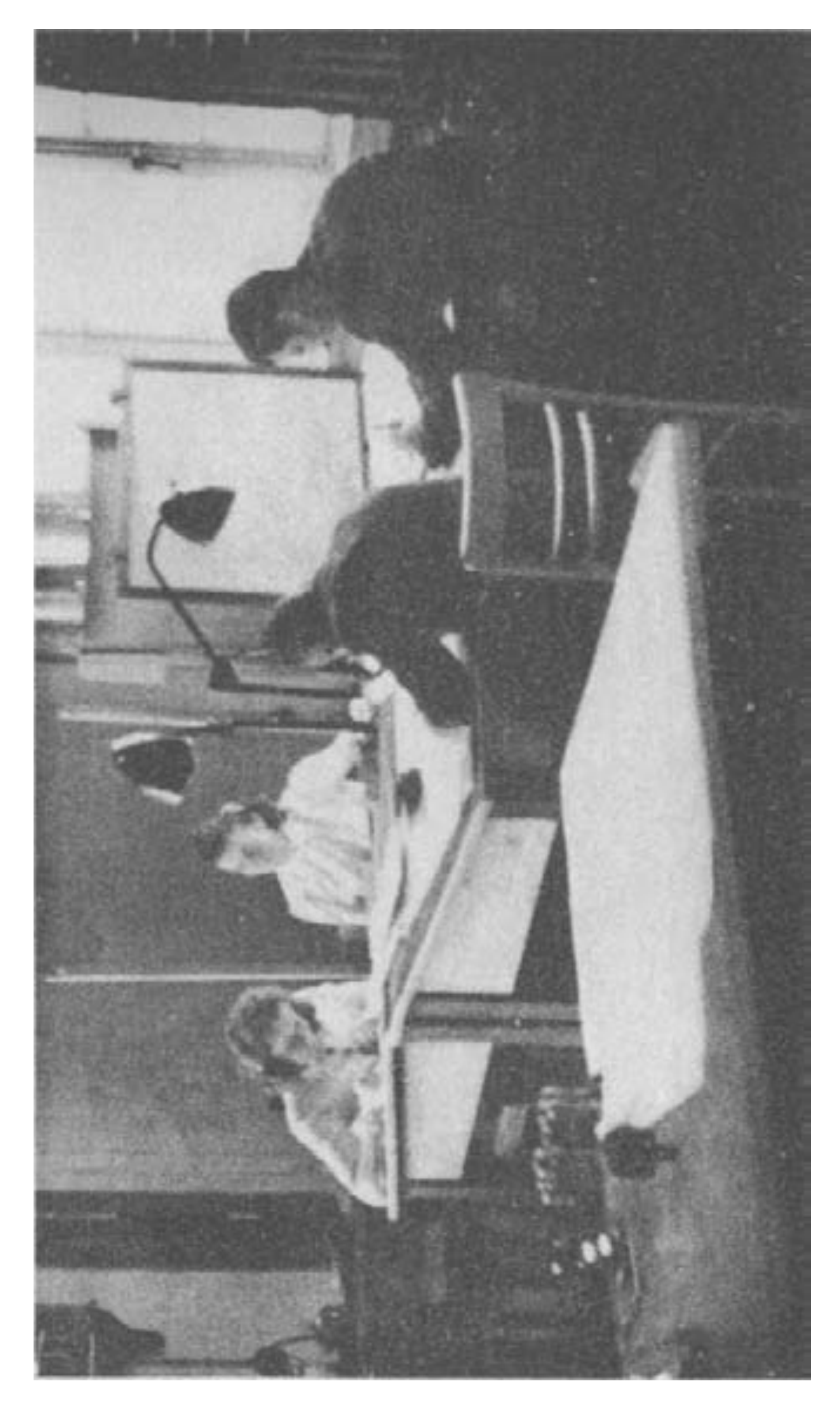
JUNIO 1⁹ DE 1943

Una vez más los americanos vienen del mar; durante el primer ataque, el motor y el tubo del aceite de mi avión resultan seriamente averiados.

Estábamos a punto de quedar en posición para bombardear al enemigo cuando me vi obligado a lanzar mi "huevo", y fue con enorme dificultad que logré regresar a la base.

También hicieron blanco en el aparato del sargento Kramer, en la zona de Wangerooge. Arrancada la cola de su aparato y ya sin ningún control, choca contra el sargento Biermann a mitad del aire; los dos aviones quedan trabados por unos cuantos segundos y caen casi verticalmente, pero Biermann, inexplicablemente, logra sacar el suyo, aunque bastante mal averiado, y alcanza a llegar al aeródromo en una maniobra de deslizamiento; intenta hacer un aterrizaje sin bastón, pero su velocidad es demasiado rápida y termina volcándose. El aparato resulta totalmente destruído, pero Biermann sale ileso.

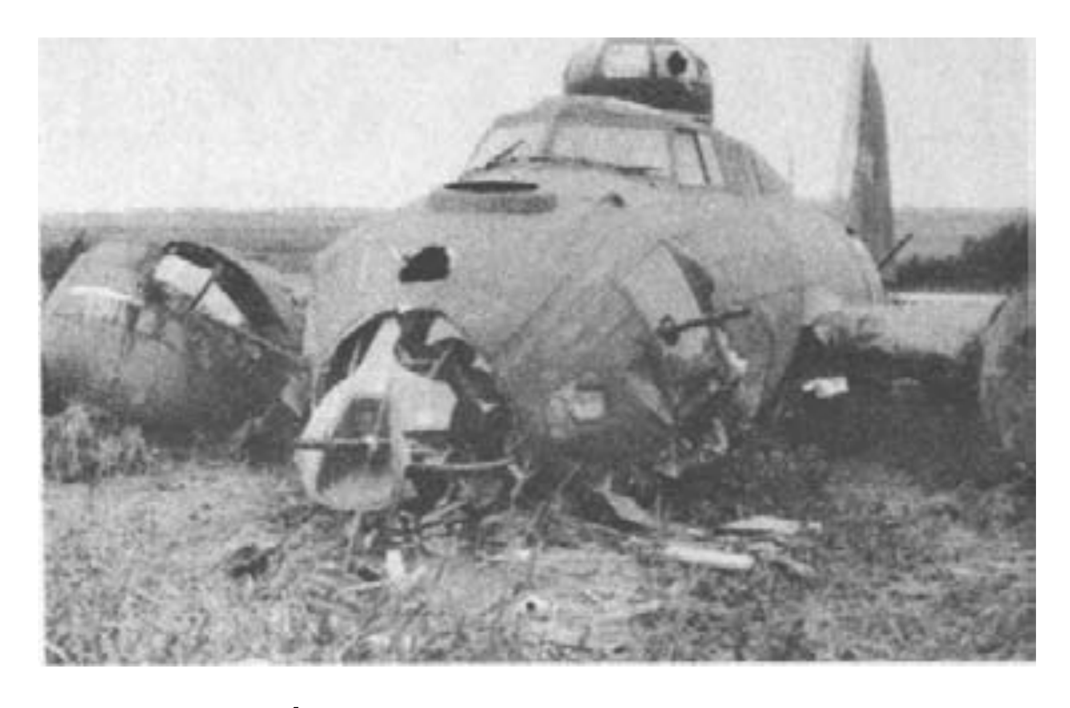
Kramer salta del avión; pierde la serenidad y trata de abrir su paracaídas mientras viaja a una velocidad de más de 400 millas por hora; se le revientan dos de los tirantes, y cuando cae en el mar el paracaídas está medio abierto solamente. Cuando lo rescatan, está escupiendo sangre y lo llevan al hospital.



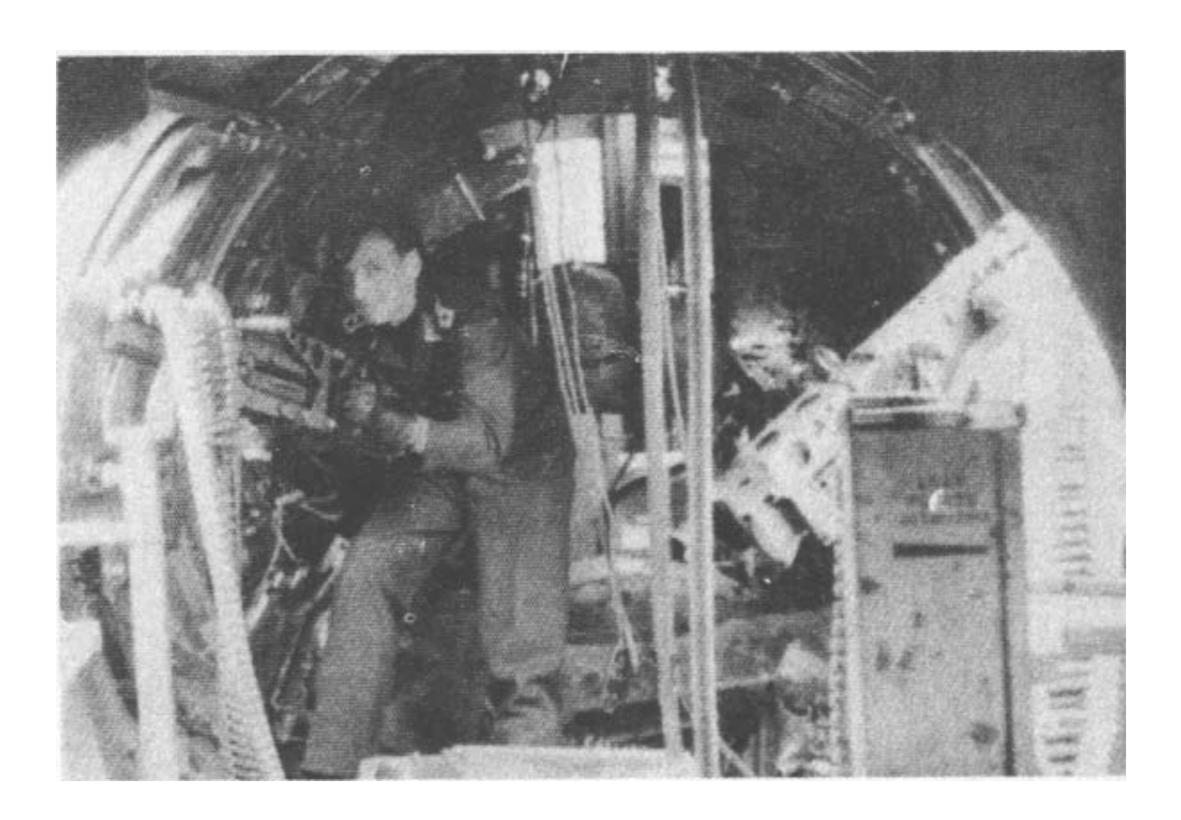
La Oficina Meteorológica de Jever



Coronel Werner Moelders



Último aterrizaje de un Boeing



El sargento Wrnnerkrrs en un Roeing derribado por él en mayo de 1943



Dieler Gerhar



Mayor Specht

JUNIO 11 DE 1943

Los yanquis no regresan nuevamente sino hasta en la tarde.

Dos veces salimos a interceptarlos y únicamente en la segunda misión, cuando la formación se encuentra ya muy lejos sobre el mar, rumbo a sus bases, se presenta la oportunidad para que abra yo el fuego. Una de las fortalezas cae finalmente, después de haberla atacado cuatro veces.

JUNIO 13 DE 1943

Hoy estamos a trece.

La escuadrilla lleva a cabo un ataque en formación contra un grupo que consiste de más o menos 120 bombarderos pesados. Una de las fortalezas queda precisamente al centro de mis miras; oprimo ambos botones y disparo, pero no sucede nada; reviso el cargador y el seguro, vuelvo a oprimir los botones y. . . no pasa nada.

Dominado por la ira, desciendo en espiral hasta ocultarme en el banco de nubes que hay abajo.

¡Hoy estamos a trece!

1

JUNIO 25 DE 1943

Hoy en la mañana, al ir literalmente arrastrando los pies en dirección al punto de dispersión, me sentí medio muerto. Los demás pilotos y yo estuvimos bebiendo en la cantina hasta el amanecer. La barra quedó totalmente

cubierta con un regimiento de botellas vacías que habíamos consumido.

El cielo está cubierto de nubes, y esperamos que los yanquis nos dejarán hoy en paz. En la sala de operaciones del escuadrón no hay informes de actividad del enemigo. Me acuesto para reponer el sueño en el salón de descanso que queda junto al de las tripulaciones.

A las siete me despierta el teléfono: hay concentraciones enemigas en el sector Dora-Dora del mapa.

¡Como si no hubieran podido escoger otro día!

Los pilotos duermen todavía. No los despierto, sino que me dirijo al sitio donde están los aparatos. .E1 ingeniero en jefe me informa que todos los aviones han sido revisados y están en condiciones de servicio.

Voy al comedor y pido un huevo frito, pan blanco y mantequilla, que trato de comer. El alimento parece estar insípido. Por primera vez no me siento contento al pensar en la próxima comisión. Hay una peculiar sensación de hundimiento en la boca de mi estómago. ¿Es miedo?

No, no creo que sea exactamente temor, sino más bien un poco de indiferencia y aversión. Ni siquiera una visita al baño sirve para darme alivio. Durante quince minutos corro de un lado a otro de la pista con el fin de recuperarme. Turit, mi perro, va trotando a mi lado; de vez en cuando salta y comienza a ladrar a las gaviotas.

De la comandancia llega la orden de estar listos para un caso de alarma. Los pilotos salen bostezando, uno por uno, y después de comer algo se ponen las botas de piel, los trajes de vuelo y los chaquetines salvavidas; se habla poco. Guardo unas raciones de emergencia y un paquete con medicinas para prestar los primeros auxilios, colocando todo en la bolsa grande que tengo a la altura de la rodilla.

Lentamente atravesamos el campo hasta llegar a los aviones. De un momento a otro sonará la alarma. Los mecánicos llegan primero que nosotros; el jefe de mi tripulación de tierra balancea las piernas colgadas mientras descansa a lo largo de una de las alas y masca una hoja de césped. ¡Qué cuadro de alerta actividad!

Arndt me sujeta el equipo mientras me pongo el casco y me da la extensión del teléfono de tierra. La oficina de comandancia habla al otro extremo de la línea.

Desean saber si estamos todos listos. Los comandantes de escuadrilla contestan por turno: teniente Spmmer, yo y el capitán Falkensamer. El enemigo se aproxima la costa y, al parecer, hoy se dirige nuevamente a Wilhelmshaven.

Son las 8:11 horas cuando despegamos.

Una a una, las escuadrillas se elevan; en total, son cuarenta y cuatro aparatos. Tenemos un cielo de 6,000 pies de altura; lo cruzamos al llegar a la línea de la costa y ocasionalmente vislumbramos tierra por entre los claros que hay en las nubes.

15,000 pies. Cruzamos otra capa de nubes en nuestro ascenso.

20,000 pies. No se escuchan conversaciones en el radio; solamente el anuncio de las posiciones del enemigo.

22,000 pies. Debemos esperar encontrarnos con el enemigo en cualquier momento.

Reviso mis armas; la máscara de oxígeno está demasiado apretada; la aflojo y me la acomodo.

Estamos volando entre cúmulos; allá, en las alturas, se extiende una tercera capa de nubes de hielo. Atravesamos valles y cavernas en medio de montañas gigantescas de nubes. Nuestros aviones se ven absurdamente pequeños,

convertidos en verdaderos enanos ante el fondo majestuoso que nos envuelve.

—¡Allí están!

Las fortalezas vuelan casi a tres mil pies bajo nosotros; no están organizadas en formación en masa, sino que avanzan ya sea solas o en grupos de tres o cuatro. por entre el magnífico paisaje de nubes. Desprendiéndonos, descendemos en picada.

—¡Sobre ellos!

Comienza la persecución.

La sorpresa es perfecta; nuestro ataque provoca un estado de completa confusión entre los americanos. Se abren, dan vuelta y se clavan en busca de abrigo entre las nubes al tratar de escapar a nuestra persecución. Es imposible calcular el número, parece como si se hubiera volcado un colmenar. Por radio, no avisamos uno a otros la mejor posición para disparar.

Por parejas, nuestros pilotos atacan los grupos individuales de fortalezas. Hoy llevo a mi lado un joven sargento que sale por primera vez; ésta es su primera experiencia en combate y hay una buena oportunidad para que también logre su primera victoria, si no pierde la cabeza.

Escojo dos bombarderos pesados, aislados, que vuelan ala con ala, y descendemos atacándolos desde atrás.

—Doelling, toma tú el de la izquierda —aviso al sargento, pero sigue volando muy a la derecha y no hace caso a mi llamado—. ¡Ciérrate más, hombre! ¡Del otro lado, sobre la *izquierda!* ¡Entra al ataque!

Abro el fuego a corta distancia, y los proyectiles de mi cañón dan precisamente en el centro del fuselaje. El artillero de retaguardia contesta persistentemente mi ataque; con toda

calma me acerco, disparando sin interrupción, y aparecen agujeros en mi ala derecha, abiertos por sus blancos. ¡Ese maldito artillero no me deja en paz! ¡En verdad que es valiente!

Acercándome todavía más, sigo disparando contra la fortaleza, concentrando el fuego sobre la torre de retaguardia que se desintegra con las descargas de mi cañón; otra andanada de altos explosivos pone fuera de combate la torre dorsal.

Estamos entre las nubes, en un hondo barranco, con enormes muros de leche que se alzan a ambos lados. Es un cuadro precioso. Doelling sigue todavía volando en su posición, a mi derecha, contemplando con toda calma el combate. ¿Por qué no se lanza tras el segundo bombardero pesado? Me hace perder la calma y vuelvo a gritarle:

—¿Ataca, estúpido, *ataca!*

Pero, a pesar de todo, Doelling no se mueve.

¡Uumf! ¡Uum! ¡Uum!

Estoy a merced del nutrido fuego lateral que viene de la torre derecha de la fortaleza; mi posición me coloca bastante cerca, al lado del bombardero, y el artillero superior también está disparándome con sus cañones múltiples, haciendo que los proyectiles pasen rozándome la cabeza.

¡Uumf! Siento que me han tocado nuevamente. Vamos atravesando las nubes y se oscurecen los parabrisas, de manera que abro la ventanilla lateral. La fortaleza que voy atacando se halla envuelta en llamas, tanto en la parte de atrás como en el motor interior de la izquierda, y aun cuando los dos artilleros del otro bombardero siguen manteniendo el fuego a sólo unos 100 pies de distancia, continúo mi persecución que ha de hacer caer a mi víctima aun cuando en ello me juegue la vida; por lo tanto, permanezco a sólo

150 ó 200 pies tras de su cola hasta ver que las llamas se extienden abarcando toda su ala derecha.

Por un momento suelto el bastón y trato de llamar *la* atención de Doelling, haciéndole señales con la mano y apuntando a la segunda fortaleza. Surge un relámpago repentino frente a mis ojos y siento que mi mano golpea violentamente contra el lado derecho del aparato. Alarmado, extiendo el brazo para tomar el bastón, pero lo vuelvo a soltar inmediatamente; mi guante derecho está hecho trizas y la sangre brota sin que sienta yo ningún dolor.

Una vez más, tomo el bastón con la mano herida, apunto las miras sobre mi enemigo y vacío el cargador en una sola andanada. Por fin, después de tanto, la fortaleza pierde altura y cae entre las nubes como antorcha encendida.

Desciendo tras ella, siguiéndola hasta el mar. Todo lo que ha quedado del bombardero pesado es una gran mancha de aceite que arde sobre la superficie.

Ya entonces empieza a dolerme la mano. Tomo el bastón con la izquierda y veo que está manchado de sangre; la carne cuelga en tiras del guante rasgado.

Hace rato que estoy desorientado, desde la hora del combate entre las nubes. Es un milagro que no me hayan averiado el motor. Para mi buena suerte, los artilleros de la segunda fortaleza no eran buenos tiradores; sin embargo, rumbo al Sur debo llegar a tierra.

Me sigue doliendo más y más la mano. Estoy perdiendo mucha sangre; mi uniforme de vuelo da la impresión de que hubiera yo andado de paseo en el rastro.

¿Qué tan lejos andaré volando en alta mar? Los minutos pasan lentamente y todavía no hay señales de la maldita línea costera. Comienzo a sentir un calor peculiar, como si estuviera mareándome: debo estar perdiendo la cabeza. ¡Este

maldito dolor de la mano! Surge una isla allá adelante: es Norderney; sólo siete u ocho minutos más, y podré aterrizar. El tiempo se hace interminable hasta que por fin vuelo sobre Jever. A pesar del angustioso dolor que siento en la mano, entro en picada y vuelo muy bajo sobre el punto de dispersión de la escuadrilla. Les anuncio mi éxito haciendo la cabriola de la victoria. Los mecánicos me hacen señales con las manos y las gorras; están tan encantados como si fueran niños.

Y ahora necesito las dos manos para aterrizar; aprieto los dientes, pues mi mano está completamente inutilizada. El jefe de mi cuadrilla de tierra se horroriza al verme la mano y la cantidad de sangre que tiene mi uniforme de vuelo; los mecánicos rodean el avión. ¡El Jefe está herido!

En el puesto de primeros auxilios del campo, el oficial médico en servicio me quita el guante y aplica un vendaje de emergencia; también me ponen una inyección preventiva antitetánica.

Son solamente las 9 de la mañana y el último aparato no regresa sino hasta el mediodía; dos victorias más se anotan en el pizarrón de registro que hay en el punto de dispersión.

Por fin me llevan a esa hora al hospital. Tienen que operar amputándome el dedo; por lo demás, la mano quedará en perfectas condiciones si no ataca la gangrena. Una de las hermanas enfermeras me conduce a la sala, donde deberé permanecer hasta nueva orden. Me asomo y veo que mi automóvil está todavía allí, en el patio de abajo; Jungmaier, mi chofer, está esperando. Con toda cautela espío por el corredor; no hay moros en la costa, nadie se aparece por allí. Y como nunca he podido soportar el olor de los desinfectantes que hay en los hospitales, media hora más tarde estoy de regreso en el punto de dispersión de la escuadrilla.

Hasta donde puedo saberlo, quizás todavía me anden buscando en el hospital, cosa que me hace reir de buena gana.

JULIO 2 DE 1943

Mis intenciones habían sido quedarme con la escuadrilla; pero el comandante, capitán Specht (que asumió el mando del escuadrón hace dos meses), me ordenó que tomara unos días de vacaciones, y junto con Lilo y la pequeña Ingrid fui a Hamelin.

Han pasado ya tres años desde el día en que salí de casa. En aquel entonces acababa de obtener mi matrícula superior y quería convertirme en un soldado; ahora regreso como teniente, a cuyo grado fui promovido hace un mes, habiéndoseme confirmado también el de comandante de escuadrilla. Me fueron otorgadas las cruces de hierro de primera y segunda clase, la banda negra por heridas y la insignia de piloto. Durante los últimos meses, también he recibido las alas de bronce, plata y oro, por haber completado más de doscientas misiones.

En aquellos días estaba enamorado de Annaliese y ahora vengo casado y soy padre de una chiquilla.

En nuestro viejo y querido nido de ratas nada ha cambiado. Todos los días me cambian el vendaje de la mano en el hospital de la localidad; llevo el brazo en cabestrillo. Inexplicablemente, no puedo dejar de sentir cierto orgullo por mi primera herida.

JULIO 4 DE 1943

Se supone que todavía me queda casi una semana más de licencia; sin embargo, me he dado cuenta de que echo de

menos el aeródromo, los camaradas y los aviones, de manera que decido regresar.

Además, ¡no puedo imaginar que la escuadrilla siga operando sin mí!

JULIO 25 DE 1943

He mandado hacer algo semejante a un escudo de cuero para protegerme el vendaje de la mano y otra vez puedo volar con la ayuda de un tirante en forma de lazo unido al bastón de control.

Durante los últimos días he estado volando en un Messerschmitt Taifun, avión de cuatro pasajeros que tiene una línea muy atractiva.

Hoy volé sobre la ciudad de Hamburgo. Los ingleses de noche y los americanos de día, en una serie de ataques aéreos en masa, prácticamente han destruido esta gran ciudad. Barrios completos han sido devastados por las bombas incendiarias de fósforo, que arrojan los ingleses durante la noche. Se calcula que han muerto 100,000 habitantes. Los americanos atacan objetivos de importancia militar durante el día.

Durante mi vuelo observo los grandes incendios que todavía perduran en todas partes, en lo que se ha convertido en una vasta zona de destrucción. Una monstruosa nube de humo se eleva a tres mil pies sobre las llamas, extendiéndose en la parte superior hasta tener una anchura de diez a veinte millas, y va arrastrándose lentamente en dirección Este, hacia el Mar Báltico, que queda a unas setenta millas de distancia.

No hay una sola nube. La gigantesca columna de humo se destaca sombríamente sobre el azul del cielo de verano.

El horror que me causa este cuadro me impresiona profundamente. Por lo visto, la guerra está asumiendo aspectos positivamente odiosos.

Y decido, con torva determinación, volver a entrar en acción a pesar de la mano herida.

JULIO 27 DE 1943

En un vuelo de prueba me doy cuenta de que puedo volar mi Gustav insertando la mano en un lazo de cuero sujeto al bastón.

Por la tarde subo con la escuadrilla para un vuelo de práctica; tendré que evitar los combates con el enemigo, debido al estado de mi mano, pero podré dedicarme a atacar los bombarderos.

Desgraciadamente, durante este vuelo de práctica, el sargento Kramer se estrella en el mar (hace solamente unos cuantos días que salió del hospital), debido a una avería en el motor. Lo vemos descender, pero nada podemos hacer para ayudarlo. El aparato se pierde para siempre en las profundidades del Mar del Norte.

JULIO 28 DE 1943

Concentraciones en el sector marcado en el mapa con el nombre Dora-Dora. Eso significa que habrá que entrar en acción; me amarraré la mano al bastón de control y volaré.

Despegamos a las 8:35 horas, en total once aparatos. Bajo el cuerpo de los aviones se han montado las bombas. En el área de Heligoland ascendemos hasta quedar por encima de los bombarderos que se aproximan y descargamos nuestras bombas. Las explosiones originan escenas fantásticas: se

desorganiza completamente la formación cerrada en que vuelan las fortalezas; algunas se lanzan en pronunciado vuelo en picada, mientras otras se desvían a los lados. Poco les falta para chocar en mitad del aire. La bomba arrojada por el sargento Fest estalla en el centro de una escuadrilla cerrada que integran tres bombarderos, y los tres, simultáneamente, van a estrellarse. En el aire flotan más de veinte paracaídas.

Nuestros audífonos resuenan con tanto grito de triunfo. Esto es algo espantoso. Damos vueltas, nos mecemos y balanceamos sobre el enemigo en arrebato de alegría y pasan varios minutos antes de que volvamos a estar en calma. ¡Pensar que Jonny Fest logró derribar tres monstruos de un solo golpe! Es evidente que otros más han resultado averiados.

Dirigiéndome a mis hombres por el radio, lanzo gritos de animación:

—... ¡y ahora vamos a acabar con ellos!

Nos clavamos en perfecta formación sobre los yanquis; mi gente se halla dominada por la alegría. Los audífonos rezumban con tanto grito que se oye por todas partes:

—¡A ellos! ¡A ellos!

Continuamos nuestra furiosa embestida hasta quedar bien cerca de las fortalezas y poder aplastarlas. Llevo un nuevo aparato equipado con un cañón de treinta milímetros, que abre enormes boquetes en el fuselaje de la fortaleza que he escogido para víctima. Alarmado, el piloto trata de escapar entrando en vuelo en picada

Otros cinco o seis aviones enemigos, algunos de los cuales están en llamas, se desvían alejándose del resto de la formación que ha sido destruída. ¡Ahora podemos acabar con ellos uno a uno! Y así, uno tras otro, descienden envueltos en

llamas hasta estrellarse en el mar. Sobre la superficie sólo quedan grandes manchas de aceite que arden.

¡Qué cacería tan tremenda!

Una vez que he derribado a mi enemigo, regreso al ataque contra la formación deshecha; junto con el sargento de vuelo Raddatz abro el fuego sobre otra fortaleza hasta que empieza a incendiarse. El se encarga de acabar con ella cuando trata de escapar rumbo al Oeste. Observo entonces que uno de los camaradas está en llamas. Abro la válvula y me adelanto hasta quedar a su lado: es el sargento Hoefig.

—¡Ten calma, Hoefig! ¡Conserva la serenidad! Largas llamaradas se extienden por todo el fuselaje.

—Salta ya, Hoefig, si no quieres achicharrarte el cuero!

Llamo a los demás, instándolos a que conserven la serenidad; Kramer no se hubiera ahogado ayer si no pierde la cabeza.

El cuerpo del sargento cae entonces fuera del avión que arde; la corriente de la hélice lo levanta, lanzándolo al aire, y por unos cinco o diez mil pies desciende como piedra hasta que se abre el paracaídas. Lo sigo, dando vueltas en derredor de su paracaídas; Hoefig me hace la seña con la mano y apunta hacia abajo: va a caer en el mar. Por la radio llamo a la base pidiendo auxilio:

—Hermanito derribado en Ulrich-Quelle-seis. Desciende al mar en paracaídas. Notifiquen al servicio de rescate.

La base contesta mi llamada; ellos se encargarán de recoger a Hoefig, que durante largo rato se balancea en el aire hasta que finalmente cae sobre la superficie de las aguas.

Diez aparatos aterrizan, sin novedad, a las 9:50 horas. Los mecánicos nos llevan en hombros desde los aviones hasta el punto de dispersión; están locos de alegría.

Arndt, jefe de mi tripulación de tierra, ofrece sus felicitaciones, y por sexta vez me hace el ceremonioso obsequio consistente en el mismo ramillete de flores:

¡En verdad que ahorro bastante

dando siempre el mismo presente!

¡El hombre es un poeta... y no lo sabe!

La escuadrilla está loca de entusiasmo; por todas partes los pilotos se ven rodeados de soldados a quienes cuentan su historia. Once victorias más serán anotadas en el registro que se lleva en el pizarrón; once bombarderos pesados no volverán a arrojar más bombas sobre Hamburgo.

El servicio de rescate andará muy ocupado pescando a media compañía de americanos que flotan en el mar, y Hoefig estará tomando un baño frío en compañía de sus colegas del otro lado.

Por la noche, un avión del servicio de rescate lo trae de la zona de Heligoland, donde fue desembarcado con un puñado de yanquis en una de las lanchas de auxilio; se siente perfectamente, muy animado, sin haber sufrido más herida que una ligera quemadura en la frente.

—¡Hombre, hombre, qué buena cacería! —es todo lo que dice cuando los camaradas le dan la bienvenida por su regreso.

Por supuesto, Jonny Fest es el héroe del día; se le acredita con la rara hazaña de haber derribado tres bombarderos pesados en una sola operación. Se reciben llamadas por teléfono de otras escuadrillas que observaron nuestro ataque y llaman para felicitarnos por el éxito.

Realmente me siento orgulloso de mi "Quinta". En mi diario anoto el décimo tercer aparato que he derribado. El

día de hoy quedará grabado en nuestra memoria como el de "la tremenda cacería".

AGOSTO 15 DE 1943

Una vez más han elegido a mi "Quinta" para llevar a cabo una comisión especial.

Nuestros aparatos son equipados, bajo cada ala, con unos objetos cuya extraña apariencia hace que les pongan el mote de "tubos de estufa". De hecho, son tubos eyectores de cierta clase de proyectiles de mortero de ocho pulgadas, o más bien cohetes, que consisten de una carga propulsora, otra explosiva y una espoleta de tiempo. Si seguimos con estas cosas, muy pronto nos veremos cargando artillería pesada.

Parece que la idea es que nuestras escuadrillas en formación se coloquen a 2,500 pies a la retaguardia del enemigo y entonces hagan uso de estos aparatos para disparar cohetes explosivos sobre ellos.

AGOSTO 17 DE 1943

En la mañana temprano nos aguarda una sorpresa: se nos traslada repentinamente a Rheine, como a 120 millas al Sur. Se esperan intensos ataques de formaciones americanas sobre la parte central de Alemania y deberemos operar en unión de las Alas ya estacionadas en ese sector.

Pero después de noventa minutos cambian las órdenes y nos envían a Gilze Rijn, en Holanda, donde aterrizamos a las 11:15 horas. Muchachas bonitas llevan refrescos y nos sirven un exquisito almuerzo en el mismo sitio donde quedan nuestros aparatos. La ancha pista reverbera y el calor es abrumador; hace varias noches, cuando aterrizaban

nuestros pilotos de combate nocturno, los *Tommies* dejaron caer una nutrida lluvia de bombas.

Se me informa que el teniente Geiger, viejo camarada mío con quien estuve en la Academia Militar, se halla de servicio en este campo aéreo. Respondiendo a mi llamada telefónica, viene inmediatamente en su automóvil. Ha cambiado tanto, que apenas si puedo reconocerlo; por su parte, insiste en que sigo siendo exactamente el mismo de aquella época. Geiger comanda una escuadrilla de aviones de combate nocturno y hace varias semanas lo condecoraron con la Cruz del Caballero. Su carácter no ha cambiado: es el mismo prusiano concienzudo, serio y trabajador de siempre.

A las 13:15 suena la alarma. Geiger me saluda al pasar en mi avión para despegar. Sobre Amberes establecemos contacto con fortalezas escoltadas por Spitfires. Mis tubos de estufa hacen imposible que me enfrente a ellos, y no quiero lanzarlos sino en caso de emergencia; de manera que, por el momento, tendré que esperar la oportunidad de atacar más tarde.

Sigo a las fortalezas, que van divididas en cierto número de grupos, todos en dirección sudoeste, manteniéndome a un lado y esperando el momento en que los Spitfires den vuelta para regresar nuevamente a Inglaterra.

Por fin se presenta la oportunidad de atacar en la zona de Aquisgrán; sin embargo, antes de que pueda abrir el fuego, hacen blanco en mi ala izquierda y se dispara el tubo de estufa. Con enorme dificultad logro controlar el aparato desequilibrado en cuya ala izquierda se abre ahora un boquete grandísimo; temo que el tirante principal haya sido averiado, lo que haría posible que toda el ala se desprendiera completamente sise somete a un esfuerzo demasiado blande. Tengo que evitar los virajes en corto y tratar de lanzar el segundo cohete sobre el enemigo.

Mientras tanto, mis pilotos han descargado los suyos con buenos resultados. Por ejemplo, Führmann y Fest se

anotan cada uno blancos directos haciendo que sus bombarderos hagan explosión en el aire; los demás tubos de estufa no hacen ningún efecto, por lo menos en cuanto nosotros podemos observarlo. El que yo lanzo pasa por entre la formación de tetramotores sin chocar con ninguno de ellos.

Me aparto y desciendo hasta aterrizar en Bonn (Hangelar). Inmediatamente me dirijo al taller de reparaciones y pido un inspector de conservación que confirma mi temor de que el tirante principal del ala izquierda está roto; eso hace que mi avión quede inservible para nuevas operaciones de combate. Durante la noche le pondrán toda el ala nueva.

Caminando lentamente atravieso la pista hasta llegar a la torre de control. Todo el tiempo están llegando y aterrizan aviones de combate, tales como Messerschmitt y Focke-Wulf; se ven en total cerca de treinta aparatos que están siendo amunicionados y a los que se suministra combustible. Pertenecen a diferentes alas de combate, y es una lástima que la mayoría de los pilotos no sean experimentados; no hay un solo jefe de formación entre todos ellos.

Aparentemente, los americanos están atacando otra vez las fábricas de cojinetes que hay en Schweinfurt; pasan por sobre nosotros a gran altura y en dirección Sudeste.

Me disgusta pensar que mi avión está inservible, y de pronto decido que, a pesar de todo, voy a volar en el aparato aunque esté averiado; sin hacer caso de la advertencia del inspector, ordeno que lo abastezcan de combustible y lo amunicionen.

Llamo y congrego a todos los pilotos que han aterrizado y les digo que se consideren bajo mis órdenes; todos despegamos en un grupo grande y compacto a las 17:00. A esta hora los americanos van de regreso a sus bases y espero causarles serios daños.

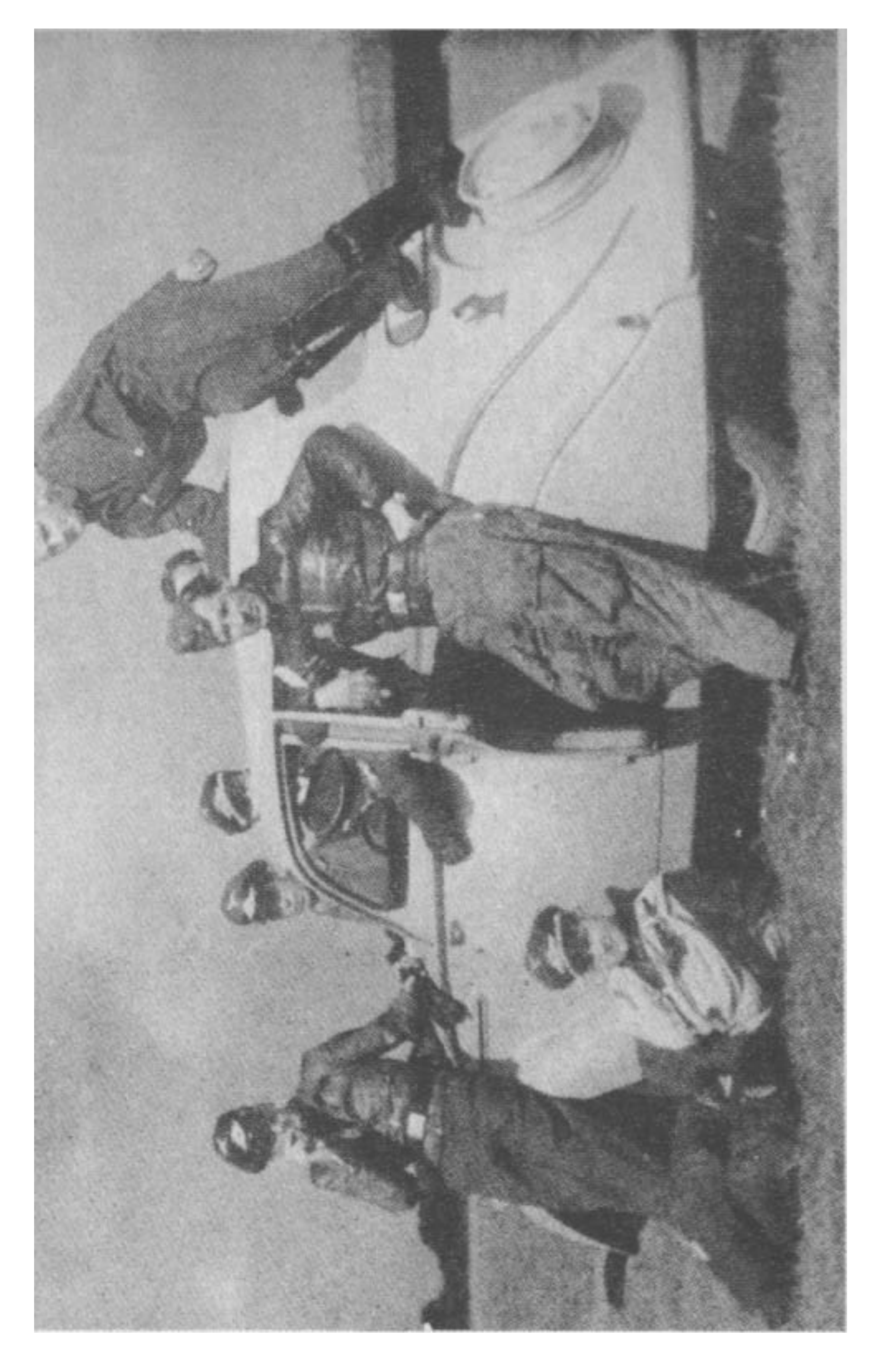
Tengo que manejar mi avión como si fuera una cesta de huevos. Pronto nos hallamos a una altura de 22,000 pies. Delante de nosotros vuela una formación compuesta por unas 250 fortalezas, a las cuales nos acercamos gradualmente. Uno por uno envío al ataque a los pilotos que llevo conmigo y me quedo tras la formación enemiga escogiendo como blanco a una fortaleza que vuela separada, hacia la izquierda y un poco más abajo de todas las demás. A una distancia de 500 pies abro el fuego en andanadas cortas; las defensas americanas contestan y sus proyectiles silban por todas partes a mi alrededor y demasiado cerca de mi cabeza; los acostumbrados hilos de perlas se hacen más y más gruesos. Una vez más hay cantidades enormes de metal que llenan el aire.

Mi situación es seriamente desventajosa, porque durante varios minutos tengo que volar tras el grupo enemigo en masa sin poder recurrir a maniobras evasivas. Ansiosamente me vuelvo sin cesar a ver el ala que tiene el boquete. De pronto, mi pobre avión queda literalmente bajo una lluvia de fuego. Me encojo y agacho completamente tras él porque proporciona bastante protección y me acerco hasta unos 300 pies de distancia. Tomo entonces puntería con toda calma y .. .

¡Uumf! Hacen blanco en mi fuselaje y el sonido es más hueco que el que producen el motor y las alas. Pero mis disparos han hecho efecto; en estos momentos el avión yanqui se halla envuelto en llamas, se desvía hacia la izquierda y cae desprendiéndose de la formación. Cuatro paracaídas se abren en mitad de los aires.

Intempestivamente se sienten varios impactos sucesivos en mi avión, que lo hacen estremecerse violenta mente; se oye como si alguien vaciara un costal de patatas sobre el barril en que estoy sentado. Del motor se desprenden llamas que flamean en dirección a mí. El humo me sofoca y me lloran los ojos.

Por fin, y después de todo, han logrado acabar conmigo. ¡Se siente un bamboleo terrible! Obligado por los gases,



Con el automóvil del escuadrón, junio de 1943



Nueve bombarderos enemigos registrados en mi aeroplano, 1943

corro hacia atrás las ventanillas laterales. El humo se hace cada momento más espeso; el aceite ardiendo que viene del motor, fluye como miel hasta el nacimiento del ala izquierda. En amplio círculo hacia la izquierda me alejo de la formación enemiga, pero tengo la satisfacción de ver que mi fortaleza en llamas se estrella en las Montañas Eiffel, y en el bosque de pinos se levanta una enorme columna de humo.

¡Y eso está terminado!

Apago el encendido y corto el combustible; el termómetro indica que las temperaturas del aceite y el radiador están en punto de ebullición. ¡Dios mío! ¡El ala izquierda está hecha trizas! Probablemente se desprenda de un momento a otro.

Amenguan las llamas y se apaga el fuego; entonces abro el escape de emergencia y arrojo el dosel; la corriente de aire de la hélice me deja sin aliento por unos instantes. El viento tira con fuerza de mi casco y se lleva la bufanda que llevo al cuello. ¿Saltaré? Mi Gustav está convertido en una coladera con tanto agujero, pero todavía sigue volando.

Desembrago la hélice y comienzo a planear en dirección Este; voy perdiendo altura y al escuchar el silbido y queja del viento en las alas y el fuselaje, me veo bañado materialmente en sudor. A lo lejos se distingue el Rhin, que semeja una cinta de plata serpenteando a través de la campiña quemada por el sol. La extensa planicie del valle reverbera con el calor.

12,000 pies: Con un poco de suerte, puedo llegar hasta el aeródromo de Hangelar, cerca de Bonn.

10,000 pies: Parece que voy perdiendo altura con demasiada rapidez. Desde luego, un Messerschmitt 109 110 es un planeador.

¿Le quedará algo de vida al motor? Abro la llave del combustible y el encendido, ajusto el control de paso; clavo la nariz del avión para ganar velocidad y después de oirse un rechinido y golpeteo arranca el motor.

¡Lo he logrado! Sin atreverme a tocar el acelerador, con toda cautela subo otra vez hasta 12,000 pies de altura y una vez más empieza el olor a quemado y vuelve a desprenderse humo; abro el interruptor del encendido ¡y otra vez a planear!

No puedo llegar hasta Hangelar; no me atrevo a correr el riesgo de echar a andar nuevamente el motor.

6,000. . . 5,000. . . 3,000 pies. . . Escojo lo que me parece ser un campo extenso y describiendo espirales desciendo en esa dirección. La tierra sube acercándose a una velocidad fantástica...

Me preparo para hacer un aterrizaje de panza y una vez más enciendo la ignición. El motor arranca. Tengo que dar las vueltas más cortas para llegar al campo de aterrizaje. . . De pronto, la máquina empieza a fallar y se detiene con un rechinido . ¡Corto el motor! La hélice está tan rígida como si se encontrase sujeta con un tornillo de banco. El avión se hace más pesado y no responde a los controles; se levanta, y el ala izquierda se desprende.

¡Maldita sea!

Con gran esfuerzo hago descender la nariz y recobro el control; las casas de un villorrio cercano pasan como relámpago y la aguja del velocímetro marca 200 millas por hora. Casi rozo las copas de los árboles más altos.

150 millas por hora: Debo tocar tierra.

120 millas por hora: La punta de las alas roza con la copa de los árboles.

El indicador registra 100 millas por hora. Me estrello contra dos o tres cercas de madera; los postes hechos astillas y las crucetas vuelan en todas direcciones; el aire se llena de polvo y tierra. Choco contra el suelo, reboto y, esperando el momento final, me aferro al cinturón de seguridad y oprimo los pies sobre los pedales del timón. Surge una barrera delante de mí. . . ¡Z-a-s!

El silencio es mortal. Me desabrocho el cinturón de seguridad y me arrastro hasta fuera del asiento. Mi Gustav parece una cubeta vieja que hubiera servido para jugar a la pelota y sobre la cual hubieran caminado. Es un montón de hierro viejo: nada ha quedado intacto, excepción hecha de la rueda trasera.

La sangre mana de mi codo derecho.

AGOSTO 18 DE 1943

El aparato Weihe que hace la patrulla de servicio de rescate del escuadrón ha estado ocupado durante todo el día recogiendo a nuestros pilotos derribados. Lo llamamos el camión volador de la basura.

Al mediodía, a mi regreso a Jever, se me recibe con gritos de alegría.

Tenía varios fragmentos de granada en la parte superior del brazo derecho y el oficial médico de Hangelar me los extrajo anoche.

AGOSTO 19 DE 1943

En adelante, nuestros aparatos irán equipados con tanque extra para reserva de combustible con el fin de aumentar su radio de acción. El escuadrón es enviado en

destacamento para que opere en el centro y el sur de Alemania.

Los Gustavs que tenemos en la escuadrilla se han hecho difíciles de manejar con la pesada carga de "los tubos de estufa" y demás implementos que hay que llevar.

SEPTIEMBRE 27 DE 1943

Concentraciones enemigas en el sector Dora-Dora del mapa. Una vez más ha llegado el momento... 10:30 horas: ¡Prepárense!

10:45 horas: ¡Todos listos! Tengo un nuevo aparato que Arndt ha estado puliendo hasta dejarlo como espejo: es indudable que con ello aumentará otras diez millas de velocidad por hora.

10:55 horas: Como de costumbre, la llamada para entrar en acción se deja oir en todos los magnavoces que hay alrededor del campo: ¡Todas las escuadrillas al aire! ¡Todas las escuadrillas deberán despegar inmediatamente!

El cielo está completamente cerrado; salimos de entre las nubes a más de 10,000 pies de altura y en ese mismo instante distinguimos las fortalezas que vuelan directamente sobre nosotros; ascendemos en rumbo paralelo, hacia el este, hasta llegar a 20,000 pies. Esta es la máxima altura a que vuelan hoy.

Los tanques de reserva están todavía casi llenos cuando doy orden a mi escuadrilla de que los arrojen. Giramos rápidamente para entrar al ataque empleando los cohetes o tubos de estufa; mientras nos colocamos en posición, las fortalezas se dividen en grupos separados de treinta o cuarenta cada uno y constantemente alteran el rumbo: las estelas de humedad que dejan por encima

del banco de nubes marcan un zigzag en el azul del cielo. Cuando nos encontramos en formación. a una distancia de 2.000 pies doy la orden de lanzar los proyectiles dirigidos. Momentos después se desarrolla ante mis ojos una escena fantástica: mis dos tubos registran un blanco perfecto sobre una de las fortalezas y después me veo directamente ante una bola de fuego enorme y sólida en que se ha convertido el bombardero al explotar en el aire con toda su carga de bombas. Los fragmentos, envueltos en llamas y humo, descienden por todas partes.

Wenneckers también se anota un blanco directo. Su víctima desciende envuelta en llamas.

El sargento Reinhard, que llevo como ala, descarga también sus proyectiles que hacen explosión junto a otra fortaleza. Aparentemente el fuselaje ha sido dañado y el bombardero se desvía alejándose hacia la izquierda. Observo cómo Reinhard lo persigue alegremente, disparando sus cañones y ametralladoras, sin despegarse de la retaguardia del aparato enemigo.

En esos momentos mi atención es atraída por la aparición muy peculiar de estelas dobles de humo que se distinguen por encima de donde nosotros volamos; por lo que se ve, emanan de aviones muy veloces. ¿Qué pueden ser? Solamente Messerschmitts o Focke-Wulfs han sido enviados al ataque; es cuanto yo sé, y los aviones de aspecto tan peculiar siguen trazando círculos por encima de los bombarderos. Si son alemanes, ¿por qué no se lanzan al ataque?

Me elevo sólo con intención de observarlos más de cerca, pero ¡son Lightnings! Doce o quince aparatos que los yanquis han traído como escolta de combate. Por la rano doy el aviso a mis camaradas y como no puedo enfrentarme solo con ellos, decido bajar una vez más y atacar las fortalezas.

Repentinamente veo que descienden a gran velocidad otros cuatro aparatos más, de aspecto peculiar y de un solo motor; llevan la estrella blanca y las anchas barras marcadas sobre las alas. ¡Diablos! Son Thunderbolts. No los había visto antes.

Inmediatamente me lanzo tras ellos, viran en redondo y describiendo una espiral pronunciada hacia la izquierda; dirigiéndose a una de las fortalezas voladoras cuyos motores exteriores han dejado de funcionar, tratan de atacar a un Messerschmitt que la sigue: es nada menos que Reinhard.

El tonto sólo tiene ojos para su bombardero pesado y no se ha dado cuenta de que tras él van los aviones de combate enemigos.

—¡Reinhard, Reinhard, despierta! ¡Llevas Thunderbolts a la espalda!

Pero Reinhard no contesta, sino que continúa tranquilamente asediando y disparando contra su fortaleza. Vuelo horizontalmente tras los Thunderbolts. El primero de ellos abre el fuego contra mi camarada, que constituye una de mis alas, mientras que Reinhard sigue disparando sobre su víctima.

Resulta que en ese momento el Thunderbolt que va a la cabeza queda precisamente al centro de mis miras; una sola descarga de mis cañones basta para que se incendie y, envuelto en llamas, girando como hoja seca, descienda a las profundidades del abismo que tenemos ante nosotros. Es mi segunda victoria de hoy.

Repentinamente oigo el martilleo que azota sobre mi aparato, me vuelvo y es un Thunderbolt que viene persiguiéndome con otros dos más que se le han unido en su intento. Adelanto el bastón con las dos manos y entro en vuelo de picada para buscar protección en las nubes. Pero

ya es demasiado tarde: el motor se ha incendiado y siento el calor que muy pronto se hace insoportable.

Abro el dosel y me arranco de la cara la máscara de oxígeno; desabrocho el arnés de seguridad y extiendo las piernas. Empujo el bastón hacia delante con todas mis fuerzas; siento que me lanzan fuera del aparato y en un salto mortal describo enorme arco en el aire. La fuerza del viento bate el uniforme de vuelo contra mi cuerpo.

Lentamente tiro de la cuerda del paracaídas y siento cómo, con fuerte sacudida, me levanta al abrirse. Después de la caída terrífica parece como si estuviera inmóvil en el aire y empiezo a mecerme suavemente de uno a otro lado; por sobre mi cabeza se extiende el amplio paracaídas de seda a manera de parasol. Las cuerdas de soporte provocan un silbido alentador; en verdad que gozo con esta nueva experiencia. ¡Qué invención más maravillosa la del paracaídas! Claro, ¡siempre que se abra!

Jever queda al Norte. Deben verme desde allá. Si supieran que es precisamente el comandante de la "Quinta Escuadrilla" el que ignominiosamente se mece en el aire después de haber permitido que un Thunderbolt lo superara en las maniobras. . . Aterrizo en un campo, después de caer precipitadamente los últimos pies de vuelo.

Tiempo: las 11:26 horas. Hace únicamente treinta y un minutos que emprendí el vuelo despegando del aeródromo, tiempo suficiente para que tres aparatos fueran derribados: sin embargo, es un consuelo pensar que la anotación es dedos a uno a mi favor.

Arndt, mi fiel jefe de la tripulación de tierra, al verme regresar con el paracaídas bajo el brazo, humilla la cabeza y, sacudiéndola, gime:

—¡Tan precioso Gustav!

En verdad, el día ha sido de los más negros para el escuadrón. A la caída de la tarde se sabe que de mis pilotos mataron al sargento Doelling y derribaron también a Raddatz y a Jonny Fest; este último se encuentra herido en el hospital de Emden. La escuadrilla Núm. 4 ha perdido dos de sus miembros y otro más ha resultado gravemente herido.

Uno de los aparatos del cuartel general no ha regresado.

La escuadrilla Núm. 6 parece haber llevado la peor parte de todas. Nueve de sus doce pilotos están perdidos; todos perecieron en combate, y los tres restantes fueron obligados a estrellarse o a saltar en paracaídas. Ni uno solo de los aparatos regresó al campo.

Pero, en cambio, derribarnos doce enemigos, con lo que se contrarresta el número tan serio de bajas: de éstos, no menos de seis se acreditan a mi afortunada "Quinta". Mi récord sube ahora a dieciséis.

El gran número de bajas que sufrimos queda explicado por el hecho de que nadie esperaba un encuentro con aviones de combate enemigos. Nos tomaron completamente por sorpresa.

Por supuesto que, aparte de lo anterior, hay que tener presente que hoy los americanos no pudieron llegar a su objetivo y fueron obligados a regresar con sus bombas a sus bases. La única excepción fue una reducida formación de fortalezas que descargaron sus bombas, por entre un claro que había en las nubes, sobre la pequeña ciudad de Esens, en Frisia Oriental. Uno de los sitios bombardeados resultó ser la escuela, donde perecieron 120 niños que constituían una tercera parte de la población infantil del lugar.

Esta guerra se ha convertido en cosa inhumana; nadie puede escapar a tan tremendos horrores.

OCTUBRE 2 DE 1943

Nos han trasladado a Marx. El aeródromo es enorme y tiene pistas de concreto. Queda al Sur de la estación de Jever.

Nuestra primera misión desde la base resultó un fracaso. En primer lugar, no pudimos establecer contacto con una formación de fortalezas que regresaba al mar, y después, uno de los pilotos resultó muerto al estrellarse debido a las condiciones pésimas del tiempo. Pertenecía a la escuadrilla Núm. 4.

OCTUBRE 4 DE 1943

Desde temprano en la mañana, nuestras estaciones escuchas de radio informan que hay intensa actividad aérea en el sudeste de Inglaterra. Es bueno el estado del tiempo. Se espera que los americanos vengan hoy. Sin embargo, los informes recibidos hasta estos momentos no indican claramente qué es lo que está sucediendo.

Nos sentamos afuera, frente al hangar; los magna-voces transmiten música alegre.

El primer oficial subalterno se me acerca con un cartapacio repleto de papeles. Esta maldita guerra de papeles me da náuseas. Rápidamente los examino y pongo mis iniciales en los más importantes. Mis pensamientos están muy lejos, considerando ya los posibles incidentes de nuestro próximo combate con las fortalezas.

Turit corre a lo largo de la pista, ladra encolerizado tras de varias gaviotas que han venido volando desde el mar. Ayer lo llevé a cazar conejos. Es un perro de caza espléndido, alerta, inteligente, lleno de vida y excepcionalmente rápido.

De pronto se calla la música que transmiten los magnavoces . . .

—¡Atención todas las escuadrillas! ¡Atención todas las escuadrillas! ¡Listos para despegar!

Los mecánicos salen como hormigas fuera de los hangares y corren hacia los aparatos; los pilotos los siguen. Turit se sienta en el ala derecha de mi avión, y me mira cariñosamente con sus ojos pardos vivarachos. Desde que lo traje de Noruega, siempre que voy a emprender el vuelo se sube a una de las alas y cuando ha arrancado el motor se deja arrastrar por el aire de la hélice; corre entonces tras el aparato cuando voy a despegar hasta que se queda atrás por la velocidad con que se desliza el avión.

Arndt me pasa la extensión del teléfono de tierra.

Los comandantes de escuadrilla deben presentarse ante el capitán Specht, quien nos explica la situación: Los americanos se aproximan volando sobre el mar. hacia el Norte de Holanda, y hoy, por primera vez, debemos tratar de hacer un ataque frontal llevando el escuadrón en formación cerrada, compuesta por más de cuarenta aparatos.

A las 9:32 horas se reciben órdenes de la División para despegar. Escuadrilla tras escuadrilla sale del campo; virando hacia la izquierda y describiendo un círculo para tomar su posición, se coloca hasta quedar todo el escuadrón en debida formación.

—Sigan rumbo tres-seis-cero —ordena la base.

Lentamente vamos ascendiendo; el silencio del radio se interrumpe pocas veces. Al llegar a 22,000 pies de altura, los motores empiezan a dejar estelas de humedad bastante largas. Hace frío, el aliento se congela sobre la máscara de oxígeno, frente a la nariz y la boca, y a intervalos tengo que golpearme los muslos vigorosamente para conservar el calor.

En esos momentos avistamos al enemigo que consiste de una formación de cerca de tres o cuatrocientos bombarderos pesados que todavía vuelan muy lejos, por el oeste. El comandante da vuelta para salirles al encuentro. Y pocos minutos más tarde nos lanzamos sobre ellos haciendo fuego con todos los cañones de que disponemos.

Me dirijo a toda velocidad hacia la nariz de un Liberator. . . ¡Fuego! . . . Me clavo violentamente y paso bajo el gigantesco fuselaje para evitar un choque. Sigo volando así a través de toda la formación y después, en pronunciada maniobra ascendente, doy vuelta a la izquierda y regreso otra vez.

Mi ataque ha hecho efectos; el Liberator se desvía, se desprende de la formación, y vuela en dirección opuesta a los demás.

—¡Uuy! ¡No, amigo mío, no es esa la idea! No vas a volverte a casa en estos momentos.

Tan pronto como el Liberator se separa de sus hermanos, y quedo fuera del alcance de sus cañones, me acerco más y más bajo su enorme barriga y col-nimio disparando hasta que queda envuelto en llamas. Un Liberator arde con mucha mayor rapidez que las fortalezas de línea más aerodinámica. Ocho hombres se arrojan inmediatamente al vacío y los paracaídas cuelgan en el aire describiendo un movimiento de balanceo.

El pesado aparato se desliza en rápido descenso; me adelanto y vuelo junto a él, a una distancia de unos 60 a 100 pies, con la certeza de que no queda a bordo una sola alma viviente. Claramente llego a distinguir los grandes agujeros abiertos por los proyectiles de mis cañones, tanto en la nariz del bombardero como en la cola.

De pronto veo los relámpagos que surgen de la torre superior. ¡Demasiado tarde! Una de las descargas hace blanco directo en mi aparato, y el motor se incendia inmediatamente,

arrojando grandes llamaradas. Cuando muevo los controles, no me responden.

Una vez más ha llegado la hora de acudir a la seda; arrojo el dosel, desabrocho el cinturón de seguridad: el avión se detiene, empieza a clavarse, vuelve a enderezarse. . . y algo que parece una mano gigantesca me arroja fuera del aparato...

De algún modo debe haberse abierto el paracaídas, porque no recuerdo si tiré o no del cordón. Más abajo**,** a varios centenares de pies, distingo los otros paracaídas. En esta ocasión los americanos y yo nos bañaremos juntos.

En el curso de los últimos pies de vuelo, me parece que el agua sube a una velocidad fantástica; al entrar en ella oprimo el botón de los arneses que sirven para soltar rápidamente el paracaídas. . . El agua está fría, horriblemente fría . . . y salada.

Tan pronto como subo a la superficie, una de las olas se estrella sobre mi cabeza y me deja sin aliento, boqueando para tomar aire. El chaquetín salvavidas empieza a inflarse y me arrastra sobre la cresta de una enorme ola; pero poco después, me siento lanzado hasta las profundidades de un gran valle color verde. También mi lancha de caucho parece funcionar perfectamente, pero cuando está medio inflada, otra ola que revienta en el sitio donde estoy me la arranca casi de las manos. Aprovechando la depresión que se forma entre una y otra ola, logro por fin abordar el bote de goma que salta continuamente.

Ola tras ola pasa rodando, y la segunda de cada dos tiene siempre una furiosa cresta de espuma blanca que me ahoga y me ciega. Hacia arriba y abajo, cabeceando y meciéndome, una y otra vez, en monótono ritmo, lucho contra las olas que golpean y casi hacen zozobrar mí diminuta lancha de goma. El agua entra con mayor rapidez de la que puedo arrojarla fuera de la lancha.

Rasgándola, abro la bolsita de tinta y veo cómo se va extendiendo sobre las aguas que me rodean, tiñéndolas de un color verde amarillento e impregnando poco a poco mi uniforme de vuelo al que también da color semejante.

Los camaradas han observado mi descenso y tengo fe en que seré rescatado. ¡Con sólo que no hiciese tanto frío y por un momento se detuviera este continuo e interminable vaivén! . . . Veo el reloj, está detenido. . . aseguraban que era impermeable.

Por lo visto, al arrojarme del avión se rasgó la bolsa de la rodilla derecha, porque el paquete de raciones de emergencia ha desaparecido; lo mismo sucedió con la pistola de señales que seguramente se cayó de la funda; por lo tanto, me desamarro el cinturón que tiene los cartuchos de cohetes de señales y lo tiro al agua. ¿De qué me sirve ahora todo esto?

El ciclo está manchado todavía con las estelas de humedad de los aviones. La formación de bombarderos ha desaparecido desde hace ya rato por el lado Este. No puedo saber qué tanto tiempo he estado sentado en mi baño de agua salada y fría.

Por el sur, y en dirección al sitio donde me encuentro, se aproxima un avión: Le hago señales como loco; tienen que verme, tienen que sacarme de aquí. No quiero ahogarme como perro sarnoso.

Es un Focke-Wulf Weihe, avión de servicio de rescate. Desciende muy bajo por sobre mi cabeza, al grado que puedo reconocer perfectamente a sus tripulantes. Me hacen señales y vuelven a bajar. Desde la torre posterior dejan caer un bulto que se infla en el aire: es una balsa de caucho. Por estar tan absorto viéndola caer, no me fijo en una ola que revienta y por poco me saca del bote. Me hace tragar mucha agua y siento que me ahogo; en estas condiciones viene otra ola más que vuelve a estrellarse en el mismo lugar. . . El agua está horriblemente salada.

Alentándome, el Weihe sigue volando en círculo sobre mi cabeza. Me doy cuenta de que la balsa está muy cerca y que puedo alcanzarla si nado unas cuantas yardas hacia adelante; me parece que tardo mucho tiempo en reunir las fuerzas suficientes y dominarme para subir a la balsa que está bien inflada. Ya logrado eso, me dejo caer en completo estado de agotamiento.

Quizás por más de dos horas permanezco así, arrastrado por las olas en un interminable movimiento rítmico hacia arriba y abajo, hasta que se avista la quilla de una lancha de rescate. Siento que unos brazos fuertes me suben a cubierta . . . ¡Estoy salvado!

Arropado en una manta de lana desembarco en Heligoland, y otro avión Weihe del servicio de rescate me lleva hasta Marx.

OCTUBRE 5 DE 1943

Estoy pagando las consecuencias de la borrachera; me siento malísimo. Anoche estuve con los pilotos y celebramos el cumpleaños de alguien, no recuerdo quién; pero fue algo tremendo. La barraca de las tripulaciones parece un campo después de la batalla.

Por la tarde despego junto con otros cuatro aparatos en misión de búsqueda de supervivientes en el mar. Ayer era yo el que se hallaba perdido y hoy buscamos a los que queden de un barco que se hundió al chocar con una mina.

Está muy nublado y sobre el mar hay densa neblina. Regresamos a la base después de estarlos buscando durante hora y media sin el menor éxito. Una vez más el mar ha cobrado su tributo. En verdad que tuve suerte de haber escapado de sus garras.

OCTUBRE 8 DE 1943

Hoy he hecho el siguiente asiento en mi diario:

Fecha: Octubre 8.

Despegue: A las 14:22 del aeródromo de Marx.

Aterrizaje: A las 15:21 en el mismo sitio.

Tiempo de vuelo: 59 minutos.

Observaciones: Formación de bombarderos con escolia de aviones de combate interceptada en la parte norte de Holanda. Derribé una fortaleza al Sur de Dollart.

OCTUBRE 9 DE 1943

Después de haber ganado ayer mi décimo octava victoria en combate, me veo obligado hoy a abandonar la lucha aérea con una fortaleza, en vuelo sobre Flensburgo, sin haber tenido éxito.

El mecanismo de control de paso de la hélice resultó averiado; se desembragó la hélice y tuve necesidad de planear en aterrizaje forzoso sobre el aeródromo de la Isla Westerland.

OCTUBRE 10 DE 1943

Los yanquis no nos dejan en paz. Hoy atacaron en masa la ciudad de Münster. En los momentos en que me disponía a lanzarme con la escuadrilla sobre una formación de fortalezas que volaba sobre la ciudad en llamas, fuimos interceptados por Thunderbolts.

Se inicia una lucha salvaje. El Thunderbolt tiene un aspecto de pesadez que queda desmentido por su gran

velocidad y facilidad de maniobra; sin embargo, puede ser vencido por un Messerschmitt si es manejado por la mano experta de un buen piloto.

Durante la lucha observo que un Messerschmitt 110, que pertenece al ala de bombarderos de combate Núm. 76, lanza cuatro cohetes sobre un grupo de fortalezas, dos de las cuales hacen explosión en el aire. Momentos después varios Thunderbolts se lanzan sobre el vencedor, y los oficiales subalternos Barran y Führmann, junto conmigo, descendemos a interceptarlos.

Con la primera andanada de proyectiles hace explosión un Thunderbolt, y Führmann derriba otro más. Eso hace que todo el grupo de aviones enemigos se nos echen encima. Es cuanto podemos hacer para quitárselos al camarada vencedor. Pongo en práctica cuanta jugarreta conozco y en realidad doy toda una exhibición de acrobacia aérea; finalmente, escapo haciendo espirales en un ascenso de tirabuzón.

Sé que un Thunderbolt no puede duplicar esta maniobra, pero desgraciadamente ni Barran ni Führmann son capaces de seguirme; siguen todavía en un serio predicamento, con diez o doce aviones yanquis tras ellos, y lo peor es que, mientras tanto, los bombarderos de combate se han alejado.

Tomando el tiempo necesario, vuelvo en picada, solo, una vez más, al lugar del combate, disparando al acaso con el único fin de atraer la atención de nuestros perseguidores y alejarlos de Barran y Führmann; pero al hacer esto, alguien se anota un blanco perfecto en la parte trasera de mi avión, así como en el ala izquierda, donde va alojado el tren de aterrizaje. El aparato da la vuelta y queda boca arriba; se clava después verticalmente y ya no me es posible controlarlo. Este descenso infernal continúa hasta los 30,000 pies de altura. Es una situación por demás crítica; un sudor frío invade todo mi cuerpo y comienzan a temblarme

las manos. Pienso para mis adentros: "¡Knoke, esta vez es la definitiva!"

Dominado por la desesperación, hago el intento de empujar hacia un lado el bastón, pero está trabado; quito los pies de los pedales del timón, y como último recurso doy de patadas con toda mi fuerza hasta que repentinamente se produce un violento sacudimiento, me doy un tremendo cabezazo contra la ventanilla lateral y... el avión vuelve otra vez a quedar en posición normal de vuelo.

Barran ha descendido junto conmigo, pero demudado por el terror, ha permanecido en silencio sin decirme nada por la radio.

Al llegar a Twente hago un aterrizaje forzoso, de panza, a un lado de la pista. Se desprendió la mitad de la cola del aparato, así como el pie derecho del tren de aterrizaje.

Momentos después baja un Focke-Wulf que aterriza sobre la pista; al tocar tierra se le rompe una de las varillas y da la maroma quedando inmediatamente envuelto en llamas. El piloto queda atrapado en el asiento y muere quemado ante mis ojos, sin poder safarme de los amarres. Soy impotente para prestarle ayuda y tengo que ver cómo lentamente se convierte en cenizas dentro de los despojos del avión. Siento que me tiemblan las rodillas.

Minutos después, una lluvia de bombas arrojadas por aparatos pesados empieza a caer cerca del aeródromo. Esto es demasiado para un solo día.

NOVIEMBRE 17 DE 1943

El 14 de octubre, 13 y 15 de noviembre, fuimos enviados a luchar contra formaciones de bombarderos pesados que volaban sobre la zona del Rhin; pero la escuadrilla no logró anotarse nuevas victorias. Siempre nos vimos

envueltos en lucha de perros contra los Thunderbolts, Mustangs y Lightnings que venían de escolta.

Hoy en la mañana, los pilotos de tres de las alas de combate y bombarderos de combate pasaron revista de inspección en un desfile que se llevó a cabo en Achmer. El Mariscal del Reich Goering se presentó acompañado de un ejército como de treinta vehículos; la conversación que tuve con él duró casi diez minutos, mientras le iban siendo presentados los más afortunados especialistas en fortalezas.

Por el momento voy a la cabeza de todos en el área divisional, llevo un récord de quince bombarderos pesados; el capitán Specht y el primer teniente Frey ocupan el segundo y tercer lugar, habiendo derribado catorce y doce aparatos similares, respectivamente.

Goering deja una impresión muy peculiar: usa uniforme gris, de gala y de calidad insuperable; su gorra y charreteras están cubiertas de galones dorados; de sus botines de ante escarlata emergen piernas que se comban; su cara hinchada y abotagada hace que me dé el aspecto de un hombre enfermo; al acercarme a él, me veo obligado a llegar a la conclusión de que usa cosméticos; sin embargo, tiene una voz agradable y se muestra extremadamente cordial conmigo. Sé que en realidad siente genuino interés por el bienestar de sus tripulaciones aéreas.

Goering me pregunta sobre los aparatos enemigos que he derribado, interesándose en particular por el primer Mosquito que aniquilé el año pasado; recuerda muy bien aquella ocasión y opina que el avión Mosquito no es más que una molestia infernal y un dolor de cabeza; así lo reitera con énfasis. Aquellos dos que incursionaron sobre Berlín en esa ocasión, le causaron un serio disgusto porque a la sazón empezaba a decir un importante discurso en público y se vio obligado a suspenderlo durante dos horas, debido al raid.

Personalmente me otorga la Cruz de Oro Alemana.

Después de esto, el Mariscal del Reich se dirige a nosotros, discute los problemas inherentes a la defensa del Reich y las dificultades extraordinarias que deben vencerse. Nos sorprende. cuando expresa su opinión de que somos nosotros, las tripulaciones aéreas a cuyo cargo se ha dejado la defensa del Reich, quienes deben considerarse responsables del fracaso de las defensas aéreas en el frente occidental.

Hace mención al esfuerzo magnífico de los pilotos de combate británicos, de la Real Fuerza Aérea, durante la batalla de Inglaterra y encomia su valor como ejemplo brillante para nosotros. Con esta parte de su discurso estoy completamente de acuerdo. Sin embargo, me parece, al estar oyéndolo hablar, que el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Alemana tiene sólo una vaga idea de lo que sucede cuando entramos en combate con las potentes formaciones de aviones americanos.

Es innegable el hecho de que, en cuanto al aspecto técnico, nuestro funcionamiento es inferior en todos sentidos. Las victorias en Polonia y Francia dieron por resultado que el alto mando de la Fuerza Aérea Alemana se dedicara, sencillamente, a dormirse en sus laureles. El número de unidades defensivas que operan bajo el plan general de defensa aérea del Reich es completamente inadecuado para la tarea que tal empresa representa. La superioridad numérica del enemigo guarda una proporción no menor de ocho a uno.

Los éxitos que todavía se obtienen, a pesar de estas desventajas abrumadoras, se deben simple y sencillamente a la moral excelente que reina y al espíritu combativo de nuestras tripulaciones aéreas. Necesitamos más aviones, mejores motores y . . . menos cuarteles generales.

NOVIEMBRE 19 DE 1943

Ayer, después de fallar en un intento de interceptar una formación de aviones yanquis que se aproximaba, aterrizamos ya tarde, en la noche, en el aeródromo de St. Tront, Bélgica.

El tiempo está completamente cerrado; Holanda y Bélgica han quedado cubiertas por densos y oscuros nublados y están siendo azotadas por vientos huracanados y abundantes nevadas. Por entre un claro que se abre en medio de las nubes, ascendimos a la altura acostumbrada para el desarrollo de las operaciones; dentro del banco de nubes existe serio peligro de helarse; se extiende como una vasta llanura de color blanco que hacia el norte llega muy adentro del mar. Nuestros buenos Messerschmitts brillaban deslumbrantes al sol. De los tubos de escape de los motores Daimler-Benz se desprendían largas estelas de humedad que atravesaban el ambiente frío y cortante del cielo pálido de otoño. En nuestras máscaras de oxígeno, el aliento helado llegaba a congelarse.

Así volamos rumbo al norte, en formación cerrada, a manera de grullas que emigraran. La base informó la proximidad de grandes formaciones de fortalezas que venían acercándose volando sobre el mar. Uno de los aviones, el de Führmann, gradualmente se fue quedando rezagado y perdiendo altura, como si estuviera agotado de cansancio por tan tremendo ascenso.

En contestación a la pregunta que le hiciera por radio, dijo que tenía dificultades con el maldito motor. Con esta oscuridad a cualquiera que le falle el motor no le queda más alternativa que arrojarse en su paracaídas, si en algo estima la vida. Sin embargo, el sargento de vuelo tuvo suerte: el motor no llegó a morirse completamente y después de permanecer una hora en el aire se abandonó la misión porque los bombarderos enemigos dieron media vuelta y regresaron a sus bases. Los Thunderbolts habrían hecho

trizas su aparato dándole caza como a pato sentado. Por entre un claro amistoso que se abría en medio de las nubes, pude conducir de regreso a la flotilla, en completa oscuridad, hasta St. Tront.

Eric Führmann fue el último en aterrizar y su aparato rodaba vacilante sobre el césped gastado, al extremo de la pista. Había empezado a caer una ligera nevada, cosa por demás rara en estos lugares durante esta época del año. Aún antes de que lográramos calentarnos un poco los huesos, en derredor de la estufa prendida en la choza de madera que servía de cantina, nuestros aparatos habían quedado cubiertos de nieve que se congelaba hasta hacerlos parecer monstruos petrificados, salidos de un cuento de hadas.

Cuando una hora más tarde vino Führmann a unirse con nosotros, estábamos sentados formando un grupo bullicioso, tomando ponches calientes de ron en vasos vaporizantes. Su motor había quedado perfectamente otra vez: el mal se había localizado en el supercargador. Para' entonces habíamos empezado ya el inevitable juego de cartas y habíamos escanciado también varios vasos del fuerte y vivificante licor.

En un principio, Führmann no quería tomar parte en el ruidoso juego de azar; se concretó a encogerse de hombros y tendiendo la mano se frotó el índice con el pulgar. Nunca tenía dinero, pero en esta ocasión alguien lo arrastró hasta la mesa y lo obligó a sentarse en una silla; alguien más le aventó dos relucientes monedas de cinco francos. Muchas son las cosas que deben haber jugado su parte en la vida de Erich Führmann, pero al final de la jornada, fueron esas dos monedas las que desempeñaron el papel más extraño en toda su vida.

Y Eric empezó a jugar, y . . . algo que nunca había sucedido: ganó, ganó y multiplicó su lote . . . y volvió a ganar. Siguió así con increíble seguridad, hasta que se llevó la banca, y después siguió con la misma suerte. Nos

quedamos positivamente desconcertados, pasaron las horas, una densa nube de humo azul de tabaco colgaba ya del techo de la choza, las botellas vacías arrojadas descuidadamente al suelo, casi lo llenaban totalmente...

Yo seguía mirándolo jugar y a mi memoria surgió su historia:

Hacía ya varios meses que lo habían trasladado a mi escuadrilla, y pronto se convirtió en uno de los más estimados camaradas, para quien el cielo constituía su elemento. Como los demás, era allá en las alturas donde se sentía como en su casa. El cielo, con todos sus múltiples cambios de humor, nos da la sensación de estar alejado de los campos de batalla de Europa, arrastrados por la guerra y sobre los cuales volamos. A semejanza de todos nosotros, llegó también a convertirse en apasionante adicto a la vida de un piloto de combate, en la que se combinan el intenso goce de volar y la emoción de la lucha; porque compartía nuestro sentimiento patriótico, llegó a ser un buen soldado así como un buen piloto.

Para él, como para nosotros, el hecho maravilloso de volar y el espíritu de caballerosidad que todavía reina en el combate más allá de las nubes, se traducía en un sentimiento de felicidad ilimitada y tranquilidad mental. La perspectiva, siempre presente, de una muerte repentina, anima la vida mientras ésta perdura. Dedicados como lo estamos, a cumplir con la importante misión de luchar por nuestra patria, podemos gozar el solo hecho de vivir y experimentamos soberbio regocijo por lo incierto y precioso de la existencia; comparamos la vida con un buen trago de exquisito vino del Rhin, intoxicados por el apremio compulsorio de saborear hasta la última gota, en tanto nos es dado hacerlo, agotando hasta las heces en una atmósfera de camaradería y regocijo.

Cuando no estábamos en el aire, Führmann siempre permanecía en algún lugar del campo: ya fuera en los

hangares, en la cantina o en el punto de dispersión; simple y sencillamente siempre se le podía encontrar allí. Nadie le prodigaba atención particular, pero cuando se ausentaba, surgía el vago sentimiento de algo faltante; era, en pocas palabras, la personificación del fondo sobre el que destacara todo el cuadro. Rara vez hablaba, y si llegaba a hacerlo, nadie hacía caso de lo que decía.

En una ocasión, cuando discutíamos el carácter de nuestro camarada y lo callado que siempre se mostraba, una de las tantas muchachas que había allí nos hizo notar que el agua mansa tiene corrientes profundas; nos lo decía sonriendo para sus adentros y probablemente sabía bien lo que estaba opinando...

Conforme el juego tocaba a su fin, el bullicio y la algazara fueron seguidos de un tenso silencio; Führmann continuó ganando hasta el último momento; después, mostrándose contento, metió en su vieja y muy usada cartera seis billetes de cien marcos y con amable sonrisa, hizo lo mismo con las dos monedas de cinco francos.

Silenciosamente se retiró entonces a su sitio de costumbre . . . al fondo . . .

Hoy al mediodía iniciamos el vuelo de regreso; el tiempo no ha cambiado.

Cuando aterrizamos en la base, Führmann no estaba ya con nosotros. Una vez más se había quedado muy atrás; su aparato perdió más y más altura hasta que finalmente se desvaneció por completo en medio del interminable banco de nubes.

Lo reporté como faltante en la comandancia del escuadrón, y a la caída de la tarde ordeno una búsqueda; esperamos en vano durante largo rato hasta que la oscuridad fue completa.

Sonó entonces el timbre del teléfono. ¿Noticias de Führmann? Los camaradas se quedan mirándome, llenos de ansiedad, cuando descuelgo el audífono.

Se registró un accidente en el Páramo de Ems; un campesino encontró las alas y la cola de un aparato deshecho; el motor y la cabina quedaron hundidos, con el cuerpo del piloto dentro del pantano insondable. En el montón de despojos metálicos, la cuadrilla de salvamento encontró pedazos desgarrados de un uniforme de vuelo y una cartera conteniendo seis billetes de 100 marcos y dos monedas de cinco francos. ¡Führmann!

Los camaradas se han quedado mirándome; están helados . . . y yo presiento que en el futuro habrá siempre algo faltante . . .

NOVIEMBRE 23 DE 1943

Hoy al mediodía se recibió la noticia de que el capitán Dolegan había perecido al estrellarse con su aparato.

En la pared del cuarto de las tripulaciones colgamos su retrato junto al de sus camaradas muertos. Al pie de cada uno de los cuadros, impreso en letras mayúsculas bien dibujadas, se puede leer el rango y el nombre con la fecha del deceso. Algunos de los retratos tienen la firma y ocasionalmente también una dedicatoria humorística.

El sargento Wolny, teniente Steiger, oficial subalterno Kolbe, teniente Gerhard, sargento Kramer, sargento Doelling, teniente Killian, sargento de vuelo Führtnann...

—¿Quién será el próximo?

"¡Nadie se queda para siempre allá arriba!", escribió Steiger en su mala letra característica de él. Sabemos exactamente lo que el alto y rubio mozo quiso decir cuando

escribió esta sentencia al pie de la cara sonriente. Mil vuelos significan mil aterrizajes y de una u otra manera siempre tendremos que bajar; en una u otra forma, hasta que un día... descendemos por última vez.

—¡Hiciste bien en no llegar hasta aquí: no soporto la visión de un cadáver!

Era Matusalén (Barran) quien hablaba. Durante años, él y Führmann habían sido amigos inseparables. Está montado a horcajadas sobre una silla y contempla el retrato de su amigo; no puede aceptar que haya muerto; no hace ningún aspaviento ni se queja, sino que parece encontrar un escape a su dolor renegando quieta y acremente porque de todos había de ser Führmann el que cayera en los pantanos del Norte.

Por supuesto que Matusalén tiene razón en lo que dice respecto a los muertos; todos sabemos exactamente lo que quiere decir; no es ese un sentimiento que pueda expresarse fácilmente con palabras.

Todos y cada uno de los rasgos en las facciones de nuestros camaradas y cada gesto que les es característico nos es familiar. Llevamos grabados en la memoria sus expresiones, su modo de andar, su voz y su risa que perduran aún después que ellos han desaparecido. Un cuerpo inerte y destrozado no encaja en el cuadro que nos hemos formado de la apariencia de nuestro camarada, su vista discordante nos causa repulsión y por eso volteamos a ver hacia otro lado, para que no quede manchada la memoria de un buen camarada, para que no se estrelle el mosaico; para que el retrato que llevamos en la mente no quede destruido. No, es mejor que no veamos, porque amamos la vida y lo que la muerte elabora no puede formar parte de nuestro mundo.

Por otra parte, no están realmente muertos . . . Dieter, Dolenga, Führmann, Steiger, Kolbe y todos los demás; lo que pasa sencillamente es que ya no están con nosotros, se

han quedado lejos; Dios los ha recogido en Su Seno y eso es lo que quiero y voy a decir a sus madres. Se han quedado en las nubes; esas nubes, muy nuestras, que tanto amamos y tanto conocemos. ¿Acaso no siempre estamos añorándolas cuando nos sentimos cansados de este mundo pleno de locuras?

Lo que se hundió en los pantanos del Norte, lo que fue arrancado a las profundidades del mar, los restos hechos añicos que fueron rescatados de los despeñaderos, nada tienen que ver con los recuerdos que nos han dejado Führmann, Dieter, Dolenga

—¡Amigos míos! ¿No les parece que se morirían de risa al ver las caras compungidas de los que estamos aquí? Podría apostar que el pícaro de Führmann está esperando la llegada del próximo para iniciar otra partida de póker.

Era Jonny Fest quien hablaba; su humorismo es irreprensible.

—Me das asco —gruñó Matusalén.

Su lema es: "Una maldición es el mejor laxante para purgar el alma". Y ya lo ha escrito al pie de su retrato, por si acaso él también va a unirse a los demás que cuelgan ya de la pared.

DICIEMBRE 11 DE 1943

El 26 de noviembre, el 27 y el 1° de diciembre entramos en combates con aviones americanos sobre las zonas del Ruhr y del Rhin.

El número de aparatos que he derribado hasta hoy, es de veinte. El último fue otra fortaleza enemiga.

DICIEMBRE 18 DE 1943

Hace tres días que debí haber salido de vacaciones, pero todavía no puedo desprenderme de aquí.

Los americanos vienen todos los días. Ayer estaba sentado ya en el auto que debía conducirme a tomar el tren cuando sonó la alarma en los magnavoces; salté y corrí hasta mi Gustav; mi chofer movió la cabeza y hasta el mismo Arndt dijo que realmente necesitaba yo un descanso.

A una altura de 10,000 pies tuve que abandonar la misión porque el tren de aterrizaje no pudo contraerse. Wenneckers tomó el mando. Derribaron dos fortalezas y un Thunderbolt. Después de todo, parece que de una u otra manera podrán pasársela sin mí.

Hoy he emprendido el viaje, Jungmaier me lleva a la estación del ferrocarril y desde la plataforma veo despegar una vez más al escuadrón que va a entrar en acción. Durante largo rato puedo contemplarlos desde la ventanilla del tren militar en que me encuentro. Por primera vez, en casi un año, no los acompaño.

DICIEMBRE 20 DE 1943

Lilo y yo nos hallamos otra vez en Berlín; pensamos divertirnos allí durante varios días, ya sea visitando a los amigos, concurriendo a la ópera o asistiendo a la representación de las últimas obras que se dan en los teatros.

Nos cuesta trabajo reconocer Berlín: ¡ha cambiado tanto! Cientos de miles de extranjeros colman la ciudad: holandeses, franceses, daneses, belgas, rumanos, búlgaros, polacos, checos, noruegos, griegos, italianos y españoles. Todos los idiomas de Europa se hablan en los cines, teatros, cabarets, restaurantes, ferrocarriles y camiones metropolitanos; por

todas partes hacen a un lado a los berlineses; Lilo y yo no podemos conseguir asiento en ninguna parte.

Tiemblo ante esta babel donde se confunden todos los idiomas y se mezclan, apiñándose, multitudes de gentes que viven aquí como si en ninguna parte del mundo hubiera guerra. Nuestra vida en el frente de operaciones puede ser baja y primitiva, pero por lo menos es real; esto es algo que los soldados que vivimos allá, comprendernos perfectamente al arriesgar diariamente nuestras vidas en una lucha sin cuartel. Es un golpe que conmueve, encontrar aquí en la ciudad gentes que están interesadas únicamente en sus propias y egoístas diversiones. Esta zona está gobernada por una mentalidad completamente civil, ciega a las realidades fundamentales a las que nosotros, en el frente, estamos acostumbrados a confrontar.

Veo a los oficiales de Estado Mayor que residen en Berlín; todos andan relucientes, bien cuidados, impecables en el uniforme que visten. He vivido ya demasiado tiempo en un mundo diferente y mi escala de valores es totalmente distinta. La atmósfera que reina en este lugar parece causarme náuseas.

DICIEMBRE 22 DE 1943

Juntos y llevando a Ingrid hemos ido a visitar a mis padres en Schieratz. Aquí en mi hogar, rodeado de mi familia, empiezo por fin a encontrar un poco de paz; en un trineo que tira un caballo salgo a pasear por la campiña invernal siguiendo las riberas del Warthe.

Lilo y yo nos sentirnos felices, Ingrid es un encanto con su pelo rizado y todo coadyuva para hacerme sentir bien en este lugar. Sin embargo, extraño a mis camaradas y el aeródromo, el olor de los aviones y el estruendo de los motores.

DICIEMBRE 26 DE 1943

Ha llegado y se ha ido otra Navidad. La guerra reina todavía sobre la faz de la tierra.

En la mañana temprano recibí un telegrama del escuadrón:

"Falkensamer murió. Sommer está herido. Specht".

El oficial comandante lo firma personalmente; no ha ordenado que se cancele mi licencia ni que regrese inmediatamente a mi puesto, pero entiendo lo mucho que ahora me necesita. Muerto Falkensamer que mandaba la "Cuarta" flotilla y herido el primer teniente que tiene a su cargo la "Sexta", soy el único comandante de vuelo que le queda en condiciones de entrar en acción.

Dos horas después de recibir el telegrama tomo el primer tren que sale de aquí. Lilo comprende, es valiente como sólo la esposa de un soldado puede llegar a serlo y se queda parada despidiéndome y sonriendo al ver partir el tren.

¿Volveremos a vernos?

DICIEMBRE 27 DE 1943

Viajé todo el día y la noche; Jungmaier fue a encontrarme a la estación de Wunsdorf y manejó el auto que había de conducirme durante las últimas millas que habría de recorrer antes de llegar al campo aéreo. Hace varios días que trasladaron al escuadrón a este sitio. Es una estación bien equipada en tiempos de paz, completamente moderna en su construcción. Me presento inmediatamente ante el oficial comandante:

—Primer teniente Knoke, de regreso de una licencia, señor.

Specht sonríe al estrecharnos la mano:

—Estaba seguro de que no me fallaría usted. Realmente lo necesito ahora.

Me cuenta cómo mataron a Falkensamer; me siento deprimido por lo que pasó a este oficial de primera categoría, impecable en su presentación, alto, delgado, gozaba de gran popularidad y sus modales subyugaban; era originario de Viena y con anterioridad había servido en la Fuerza Aérea Austríaca. Su padre fue oficial del Imperio durante la Primera Guerra Mundial. Falkensamer tenía una esposa particularmente encantadora a quien Lilo y yo conocimos durante nuestra estancia en Jever hace unos cuantos meses.

Falkensamer era muy alto, en cambio Specht es bajo de estatura; se halla sentado frente a mí vestido en su uniforme dé cuero para volar; de hecho, es el más bajo de todos los que integran el escuadrón y sin embargo todos los que tenemos que tratar con él, quedamos impresionados con su personalidad dominante.

De todos los oficiales que he conocido, ninguno ha llegado a ejercer una influencia semejante sobre mí; es modelo del escrupuloso soldado prusiano, tan exigente consigo mismo como con sus subordinados de quienes espera conserven y practiquen el mismo ideal de conducta espartana que él personifica.

Al principio de la guerra perdió un ojo en uno de los combates aéreos pero con el que le queda tiene la mirada de lince. Lo único que interesa a Specht es la batalla; sus tópicos de conversación se reducen a las fortalezas, Thunderbolts, Mustangs y Lightnings. En cierta ocasión fue a levantarme de la cama, a mitad de la noche, simplemente para discutir un problema táctico.

Las mujeres son anatema para él; ha prohibido a los oficiales que traigan a sus esposas o amigas al campo; si

encuentra a un piloto acompañado de una muchacha de reputación dudosa, inmediatamente adopta una actitud severamente disciplinaria.

Durante los últimos diez meses ha derribado veinte bombarderos pesados y por consiguiente me lleva la delantera. Su precisión como tirador es positivamente inigualable.

Es muy difícil tratar con él en su carácter de oficial comandante; he tenido muchos disgustos por esta razón. Hace varias semanas me reprendió porque algunos de mis pilotos organizaron una fiesta y fueron a bailar en una posada del pueblo, cerca del campo aéreo, con muchachas mejor conocidas por sus encantos personales que por su moralidad; me ordenó que los disciplinara, pero me rehusé a obedecerle:

—No puedo hacer eso, señor.

—Entonces no está usted capacitado para mandar una flotilla —rugió en un arrebato de cólera.

—Si ese es el caso, tendrá usted que encontrar un nuevo comandante que se haga cargo de la "Quinta".

—Haré que lo releven del mando y que todos sus pilotos queden comisionados en tierra.

—Puedo recordarle a usted que durante los últimos meses, que han sido de prueba para todos nosotros, mis pilotos han derribado mayor número de aparatos enemigos que los que se han anotado en conjunto las otras dos escuadrillas y la comandancia.

Sé que Specht abriga realmente una muy relevante opinión de mi "Quinta", pero nada inducirá nunca a hombre tan reservado a que admita tal cosa.

Sin embargo, a pesar de su temperamento caprichoso, profeso un hondo respeto hacia él porque indiscutiblemente es un gran hombre.

DICIEMBRE 31 DE 1943

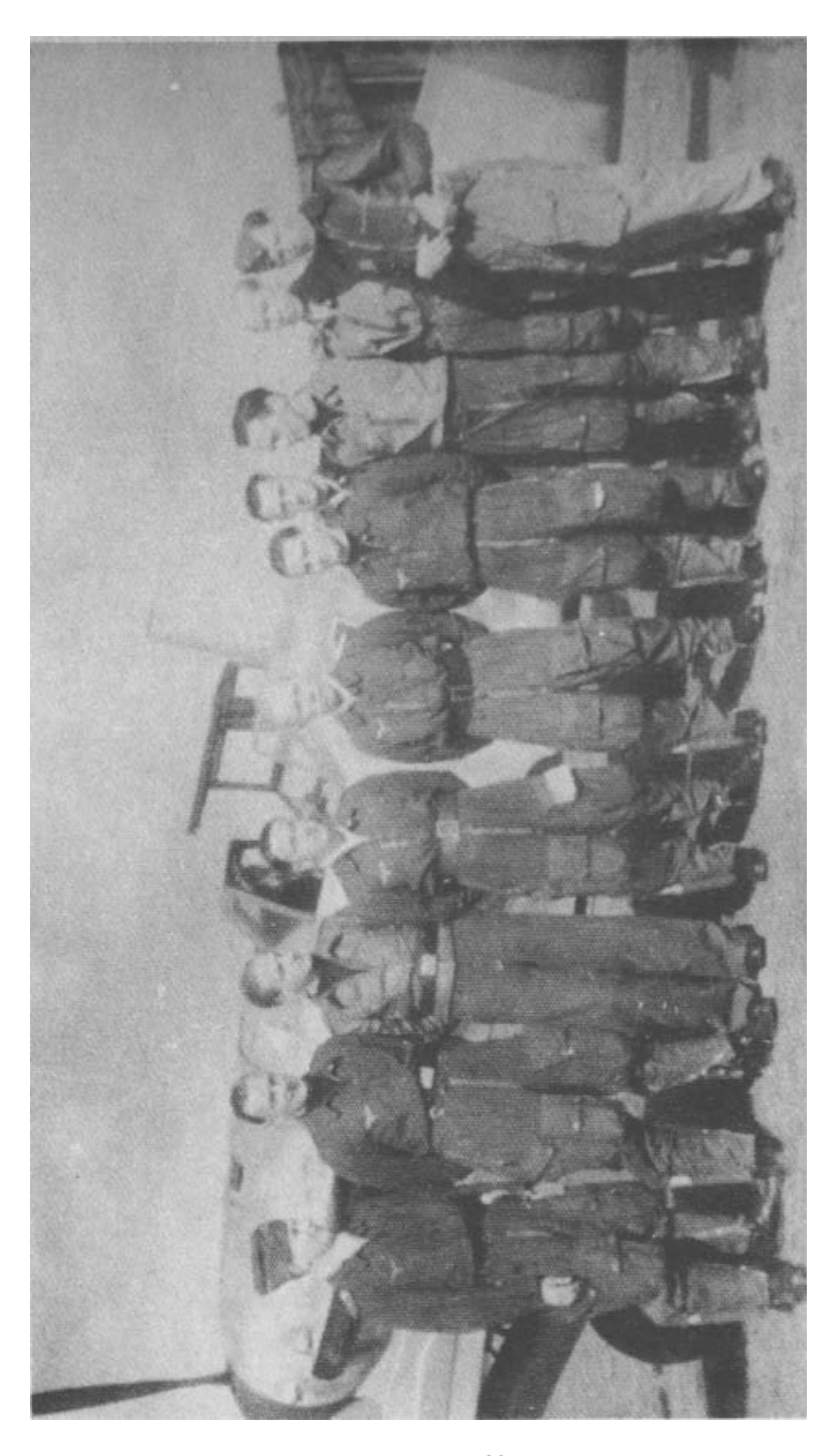
Para esperar el Año Nuevo habíamos planeado organiza una fiesta en el pueblo; sin embargo a las 17 horas llegó la orden de Specht de que ningún oficial o miembro de las tripulaciones saliera del campo; por el contrario, se les dieron órdenes de asistir a una cena que se daría en el comedor de oficiales. Specht nunca había recibido tal cantidad de maldiciones como las que siguieron al anuncio de estas disposiciones. A las ocho de la noche, cuando entramos al comedor nos sentimos todos en el mejor de los humores; ya previamente se han vaciado buen número de botellas para ahogar las penas. Specht hace un llamado de atención y brevemente nos explica el motivo de su orden:

—Caballeros, he recibido una comunicación de la Jefatura Divisional en el sentido de que esta noche se tomará importante decisión y a fin de mantener el máximo de eficiencia de las tripulaciones aéreas en caso de tener que entrar en acción, he decidido suspender las celebraciones acostumbradas el fin de año. Pasaremos aquí juntos el resto del tiempo que falta para que termine el año y nos retiraremos a nuestros alojamientos inmediatamente después de que den las doce.

Habló en el tono acostumbrado de su voz de mando. Lo que cada uno pensó en su interior se lo guardó para sus adentros.

Precisamente a medianoche llega la noticia tan esperada: ¡Una comunicación de la Comandancia de División en que Specht es ascendido a mayor!

Queda absolutamente desconcertado. Había esperado alguna orden especial de comisión asignada al escuadrón. En medio de estruendosos aplausos y gritos de felicitación, despide a los pilotos. Pocos minutos después ninguno queda eh el comedor.



Los pilotos de la Quinta Staffel *verano de 1943*
(Cinco de ellos murieron uno meses después)



El autor con Trockels y Kilian

CAPITULO VI

ENERO 1º DE 1944

CUANDO SE PRESENTAN en el punto de dispersión, mis hombres están soñolientos y sufren las consecuencias del licor que tomaron anoche. Los oí cuando regresaron cantando de la ciudad, eran ya las primeras horas del día. Siento que se me abre la cabeza. Tenemos esperanzas de que siquiera durante todo el día de hoy, los yanquis no se lleguen a presentar.

1944 se inicia con un chubasco.

ENERO 4 DE 1944

Durante casi una semana, las fortalezas nos han dejado en paz. Hoy vuelven a reportarse concentraciones en el sector Dora-Dora.

A las 10:02 horas, el escuadrón despega para su primera misión de 1944. Sobre la ciudad de Münster cruzamos el fuego de nuestras propias baterías antiaéreas, al ir atacando una gran formación de fortalezas.

Al entrar al ataque sobre uno de los varios grupos de bombarderos que vuelan por separado, mi avión es blanco directo de un disparo. Inmediatamente se siente que pesa mucho la cola; el zumbido del motor aumenta de velocidad hasta convenirse en un chillido agudo y después queda en completo silencio: uno de los proyectiles de las baterías antiaéreas me arrancó la hélice, el cofre y parte delantera del motor. ¿Qué puedo hacer para controlar el avión?

Momentos después se acerca un Thunderbolt y *ha*ce blanco en una de las alas que se incendia inmediatamente, pero no tiene más oportunidad de seguir atacándome porque

Wenneckers pone fin a su carrera con una andanada de sus cañones.

Solamente con ayuda de todas mis fuerzas logro detener el bastón; tengo que arrojarme sin pérdida de tiempo, antes de quedar envuelto en llamas. ¡Boto el dosel y me desabrocho el cinturón de seguridad! Para estas fechas ya he adquirido práctica y conozco bien la rutina.

Sin embargo, antes de quedar listo, la corriente de la hélice me arranca del asiento y quedo colgando; el paracaídas ha quedado atorado en el compartimiento de equipaje, que inexplicablemente se ha abierto; quedo prendido con una pierna en el lado de afuera y con la otra todavía dentro de la cabina.

El avión vuela prácticamente boca arriba y se hunde con creciente velocidad hacia la tierra; no puedo moverme; la fuerza terrífica de la corriente de la hélice me tiene pegado a la parte de atrás del fuselaje; chicotea sobre mi pierna izquierda que cuelga al aire y poco falta para que torciéndomela me la arranque; doy gritos de dolor; el aire me golpea las mejillas y me tapa la nariz, la presión es tan fuerte que no me deja respirar; las llamas me bañan todo el cuerpo.

El avión comienza a revolotear y entra en otra barrena, casi en línea vertical; me es imposible mover los brazos debido a la terrífica presión del viento; si no logro zafarme, ¡este será el final!

¡Maldición! Tengo que zafarme . . . zafarme . . . zafarme.

Desciendo unos 10,000 . . . 12.000 pies. Con un esfuerzo final y hercúleo, que me hace arrojar sangre por la nariz, logro enganchar mi pie derecho en el bastón y empujo con fuerza hacia un lado; el avión medio gira, se detiene, parece levantarse apoyándose en la cola, que-da suspendido por momentos, al perder velocidad y entonces

¡logro zafarme! Durante medio segundo quedo volando a un lado del fuselaje; algo me pega con tremenda fuerza en la espalda; siento que me ha partido en dos; un segundo golpe sobre la cabeza me hace perder totalmente el sentido.

No tengo idea de lo que pasó después.

Cuando vuelvo en mí, estoy en las nubes bajo el paracaídas abierto; el cordón de tiro está todavía en el carretel de manera que supongo que se abrió solo. Lucho por respirar, pero no puedo tomar nada de aire; hago el intento de gritar pero termino lanzando un gemido agonizante.

De pronto surge la tierra; el cielo que forman las nubes es tan sólo de unos 600 pies de altura; el paracaídas está oscilando con violencia de uno a otro lado y casi horizontalmente revoloteo por encima y muy cerca del techo de una casa; finalmente, aterrizo pesadamente sobre la sólida capa de nieve congelada que cubre el jardín.

Vuelvo a quedar totalmente inconsciente y cuando despierto voy en una ambulancia.

En el hospital de Münster me examinan y aplican los rayos X. Diagnóstico: fractura del cráneo, fractura de las vértebras lumbares, severas contusiones en los hombros y en la pelvis derecha; herida localizada en la cadera derecha; fuerte conmoción cerebral; parálisis temporal del lado derecho debido al dislocamiento de la espina.

Vomito continuamente; los ordenanzas me llevan hasta un cuarto del hospital que tiene una gran ventana y me colocan sobre una cama recientemente preparada junto a la pared; tengo unos dolores horribles y lo que más deseo es poder dormir.

¡Y pensar que hoy era el último día de licencia que debí haber pasado con Lilo y la pequeña Ingrid . . . I

Llega la noche antes de que pueda volver a pensar coherentemente.

Un primer teniente del comando de bombardeo se-halla en la cama de enfrente; nos presentamos mutuamente; acaba de perder la pierna derecha y el pie izquierdo. Fue blanco directo de las baterías antiaéreas en Rusia.

ENERO 30 DE 1944

Han pasado veintiséis días desde que me hirieron; no pude soportar el encierro en el hospital ni el constante olor a desinfectantes, por eso pedí que me transfirieran al puesto de primeros auxilios en la guardería que hay en el campo aéreo de Wunsdorf. Por lo menos aquí puedo estar nuevamente con la escuadrilla.

Todas las mañanas me sacaban hasta el punto de dispersión, donde pasaba el día recostado en una silla y envuelto en gruesos cobertores.

Esos días deben haber sido los que encanecieron al oficial médico del escuadrón, porque en contra de sus órdenes estrictas, insistí en levantarme y tratar de andar. Al principio los músculos paralizados me dieron mucho quehacer, pero después la mejoría fue notable diariamente. Con el tiempo me acostumbré a los interminables dolores de cabeza.

Esta mañana llegaron órdenes de la superioridad de trasladarnos a Holanda. Estaremos apostados en la base aérea de Arnhem para entrar en acción con los bombarderos pesados. Andando con muletas llego hasta mi Gustav y acompaño a los demás; Specht se sorprendió pero no llegó a disgustarse cuando me vio reportarme después de haber aterrizado.

A las 13:05 horas despegamos una vez más.

Al salir de entre las nubes, somos atacados inmediatamente por Spitfires; nos toman por completa sorpresa y no podemos presentar una resistencia efectiva a los *Tommies* que nos persiguen en forma terrible haciéndonos alejar. Es un caso de sálvese el que pueda; yo no llegué a tener una sola oportunidad de hacer fuego, y las bajas que sufrimos fueron serias.

Cerca de Hilversum, el motor de mi avión resulta averiado y deja de funcionar; por suerte logro aterrizar con el fuselaje, a punto de estrellarme, más o menos a una milla de distancia del aeródromo de esa ciudad.

Specht es el único de todos que consigue derribar un Spitfire. La escuadrilla Núm. 4 pierde cinco de sus pilotos que resultan muertos; la Núm. 6 pierde tres más y la comandancia uno. De la mía, pierdo al sargento Nowotny que hace apenas unas cuantas semanas entró a formar parte de mi "Quinta".

También el sargento de vuelo Raddatz desciende en Hilversum después de haber perdido parte de la cola de su avión y a ambos nos regresan a Wunsdorf en un KL 35.

FEBRERO 10 DE 1944

—El enemigo se concentra en el sector Dora-Dora —informa la sala de operaciones.

A las 10:38 despegamos una vez más.

Ascender a 25,000 pies sobre el Rhin, son las órdenes que se me han dado. Specht está enfermo y temporalmente quedo al frente de la formación.

A 25,000 pies, sobre el Lago Dümmersee avistamos al enemigo.

Tenemos ante nosotros un espectáculo que realmente inspira pavor: vienen aproximadamente 1.000 bombarderos pesados que vuelan hacia el Este, desplegados en un extenso frente y acompañados de fuerte escolla de aviones de combate. Hasta hoy, nunca había visto tan poderosa armada aérea: el blanco, obviamente, es Berlín. Incluyendo la escolta, el total de las fuerzas americanas puede calcularse en 1,200 aparatos.

Y contra ellos somos solamente cuarenta; pero, de todos modos, si nada más fuéramos dos, tendríamos que dar batalla al enemigo.

Selecciono un grupo de fortalezas que vuelan en el flanco derecho del grueso de la columna y me acerco para hacer un ataque frontal. Aparentemente, los americanos se dan cuenta de mis intenciones, de manera que en el momento crítico alteran, ligeramente el curso y así resulta en vano mi ataque.

Virando a la derecha y describiendo un amplio arco, en redondo, espero hasta que volvemos a estar delante del enemigo. y entonces regresamos para intentar otro ataque de frente. Con mis cuarenta Messerschmitts en formación cerrada, en V, trato de cortar de un tajo las filas enemigas. Por radio apremio a mis pilotos para que conserven la serenidad y procuren que cada disparo sea efectivo. Nos mantenemos volando juntos y aun cuando tras de nosotros vienen Thunderbolts, no pueden interceptarnos antes de que nos arrojemos sobre los bombarderos enemigos.

Raddatz mantiene su aparato en vuelo junto al mío, casi tocando el extremo de las alas; y me hace un saludo con la mano, momentos antes de abrir el fuego sobre nuestros blancos, y mientras localizo a mi contrario y ajusto las miras para dejarlo centrado, se produce un relámpago deslumbrante en el avión que vuela junto a mí. Raddatz se hunde inmediatamente en línea vertical, pero no puedo seguirlo porque estoy haciendo fuego en el mismo instante. Continúo cerrándome sobre la fortaleza, disparando sobre la

cabina de control y la nariz del avión, hasta que me veo forzado a ascender precipitadamente a fin de evitar el choque de frente.

Mi andanada dio en el blanco y la fortaleza se levanta sobre la cola, alarmando a los demás bombarderos pesados que la siguen y que se desvían del curso trazado. Se le desprende entonces el ala izquierda y el gigantesco avión desciende fuera del control en su último vuelo de picada, desintegrándose a unos cinco o diez mil pies más abajo.

Son derribadas otras diez fortalezas más.

Repentinamente, y cuando voy volando solo, se me echan encima ocho Mustangs. Evidentemente, los pilotos no tienen experiencia. Después de hacer varios virajes en corto y serpentear, logro escapármeles al punto de quedar tras uno de ellos; sin embargo, en los momentos en que me dispongo a abrir el fuego contra él, me doy cuenta de que nuevamente estoy rodeado por un grupo de Thunderbolts. Tengo que alejarme y subir en un ascenso de tirabuzón. Esta maniobra ha sido mi salvación en varias ocasiones anteriores, porque ningún contrario ha podido seguirme igualándola. Durante casi media hora sigo tratando de colocarme en posición para disparar sobre la cola de un Mustang o un Lightning, pero sin éxito.

Eventualmente, y cayendo por atrás de un grupo de fortalezas, disparo sobre una de ellas. Antes de que tenga la oportunidad de observar el resultado de mi ataque, vuelven a perseguirme dos Thunderbolts. En ambos se distinguen perfectamente, sobre la cubierta del motor, las marcas de color blanco y negro que semejan un tablero de damas. Me clavo en pronunciado vuelo de picada hasta perderme dentro de una nube.

A las 11:41 horas vuelvo a aterrizar en Wunsdorf y me informan que Raddatz ha muerto. Esto representa un terrible golpe para la escuadrilla porque, desde su

formación, él había estado con nosotros. Nunca conocí piloto más brillante, aparte de ser el mejor de los camaradas. Me resisto a creer que en realidad ya no existe.

FEBRERO 11 DE 1944

El día de hoy, sobre Mainz, sostuvimos salvaje lucha contra los aviones americanos de combate que escoltaban sus fortalezas. Aterrizamos en Wiesbaden entre uno y otro encuentros.

FEBRERO 20 DE 1944

El escuadrón sostuvo dos prolongados combates con formaciones de fortalezas sobre el norte de Alemania y el Mar del Norte.

Specht se vio obligado a descender y tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia en la isla danesa de Aroe.

Mi mala puntería hizo que desperdiciara la oportunidad de aumentar mi récord.

FEBRERO 21 DE 1944

Hoy volamos en dos misiones más. Teníamos órdenes de alejar a toda costa a los aviones de combate que formaban la escolta y entretenerlos en lucha con nosotros; mientras tanto, otros escuadrones atacarían a los bombarderos pesados. Eso costó dos bajas más a mi escuadrilla.

FEBRERO 22 DE 1944

12:54 horas: despegamos para interceptar al enemigo. Los americanos se aproximan a la Alemania del Centro. Sólo puedo llevarme cinco aparatos debido a que las pérdidas sufridas por el escuadrón durante las últimas semanas han sido demasiado crecidas.

Se informa que vienen más de 1,000 aviones enemigos. Los americanos ya no vuelan en formaciones en masa, sino que se adelantan en grupos de treinta o cuarenta a la vez. La ruta que siguen ha recibido el nombre de "callejón de bombarderos". Estos callejones están resguardados celosamente por los vigilantes aviones de combate.

Hoy sucede que la ruta pasa directamente por sobre mi vieja ciudad natal de Harnelin, y por extraña coincidencia entro en acción precisamente sobre las colinas y montañas que me son familiares y que quedan al oeste de la población. Acompañado del cabo Kreuger, que acaba de ser nombrado miembro de la escuadrilla hace apenas dos días, ataco una fortaleza que vuela en una formación de treinta bombarderos pesados.

Hace dos semanas que montaron una cámara automática en mis cañones; las películas que resulten servirán para el entrenamiento de los alumnos en las escuelas de aviación de combate. Atacando de frente al bombardero pesado, dirijo mi andanada directamente sobre la cabina de control; regreso nuevamente y esta vez desciendo sobre mi víctima volando por encima de la cola del aparato hasta que el choque es inminente. La fortaleza trata de salirse de mi línea de fuego y se desvía bruscamente hacia la izquierda; a pesar de ello, mis proyectiles siguen alojándose en el ala y costado izquierdos del fuselaje.

No puedo dejar de pensar en la cámara que llevo en el avión. Las películas de este encuentro, al ser amplificadas, pueden resultar enormemente instructivas. Grandes llamaradas comienzan a desprenderse de la cola del bombardero; me acerco todavía más por debajo del fuselaje

del monstruo y continúo disparando con todo el parque que me queda en los cargadores.

A esta hora, el joven cabo se ha hecho cargo de la fortaleza que vuela a mi izquierda; el muchacho es muy valiente y lleva su ataque hasta quedar a unos cuantos pies del enemigo, sin titubear, aun cuando lo han alcanzado repetidas veces.

Hamelin queda exactamente abajo de nosotros.

La fortaleza en llamas se hunde cada vez más vertiginosamente hasta que de pronto entra en barrena vertical; se estrella en un pastizal que hay junto al río, en el extremo Sur de mi vieja ciudad natal. Brota una enorme torre de fuego elevándose a gran altura. La pradera que hay al otro lado del río es el sitio en donde, cuando niño, despegué en mi primer vuelo durante la exhibición aérea que hubo allí hace ya tanto tiempo.

En ese momento se desprende un segundo aparato de la inmensidad del cielo y va a estrellarse en el depósito de maderas que hay también al Sur de Hamelin, propiedad de los talleres de construcción y reparación de vagones Kaminski; es mi ala, el joven cabo que había salido en su primera misión.

Desciendo hasta muy abajo y vuelo sobre los despojos en llamas, pero el muchacho quedó muerto instantáneamente. En amplio vuelo, muy bajo, paso por sobre los techos de las casas de mi viejo agujero de ratas. Las calles están desiertas; todos los buenos ciudadanos de Hamelin están sentados, indudablemente, en los sótanos y en los refugios antiaéreos.

Con la última gota de combustible aterrizo una vez más en Wunsdorf, después de estar noventa minutos en el aire.

Por segunda vez despego para ir tras las fortalezas que regresan rumbo a sus bases; sin embargo, no tengo oportunidad

de volver a disparar contra alguno de los bombarderos porque me veo obligado a sostener una pelea en el aire contra un grupo de Thunderbolts que parecen tener extraordinario interés en acabar conmigo.

FEBRERO 24 DE 1944

Por la mañana recibo la noticia de que en uno de los más recientes combates nocturnos también Geiger perdió la vida. Hace apenas unas cuantas semanas que se le confirió el ramillete de hojas de encino que va con la Cruz de Caballero, habiendo sido ascendido a capitán. Del pequeño grupo de alumnos de Van Diecken que había en la Academia Militar, soy el único superviviente. Hain y Menapace resultaron muertos en el frente ruso hace varias semanas.

El escuadrón pierde otros seis de sus miembros en una lucha que tuvimos que sostener hoy al mediodía con Thunderbolts, Lightnings y Mustangs que venían protegiendo otro ataque de bombardeo en gran escala.

Nuestro pequeño grupo se reduce más y más cada día. Todos podemos contar con los dedos de una mano los días que nos quedan de vida.

FEBRERO 25 DE 1944

Los americanos e ingleses conducen sus operaciones aéreas en gran escala, de manera tal que no nos dan un momento de tregua. Han hecho llover centenares de miles de toneladas de altos explosivos y bombas incendiarias de fósforo sobre nuestras ciudades y centros industriales. Noche tras noche el ulular de las sirenas anuncia un nuevo ataque. ¿Por cuánto tiempo podrá continuar todo esto?

Una vez más el Control de la División anuncia nuevas concentraciones en el sector Dora-Dora. Es la espera diaria del llamado para entrar en acción, el permanente estado de tensión en que vivimos, lo que nos mantiene los nervios de punta. A cada misión sigue ahora el acto de colgar nuevos retratos en el muro.

¡Concentraciones en el sector Dora-Dora! Este anuncio ha llegado a tener un nuevo y diferente significado para todos nosotros: es una advertencia de que, por el momento, todavía estamos vivos . . . El rostro de los camaradas se ha tornado grave y macilento...

¡Concentraciones en el sector Dora-Dora! Hoy será lo mismo de ayer. En silencio nos preparamos a despegar; uno por uno nos alejamos otra vez para ir al baño. Eso también forma parte de la misma rutina. No hay necesidad de laxantes para corregir esa sensación de vacío que produce el anuncio Dora-Dora.

Despegamos a las 16:00 horas. El escuadrón vuela en derredor del campo hasta que se completa la formación. La base ordena:

—Ascenso a 25,000 pies, rumbo al norte. Nenes pesados se aproximan volando sobre el mar.

A 15,000 pies sobre Lüneberg Heath se nos unen las escuadrillas del tercer escuadrón. Hace frío y abro la válvula de oxígeno.

20,000 pies: Guardamos silencio en el radio. Periódicamente la base nos da los últimos informes sobre la posición del enemigo:

—Nenes pesados vuelan ahora sobre el sector Sigfried-Paula.

22,000 pies: Volamos ahora desplegados en formación abierta. El zumbido monótono de la señal en clave se repite

en los audífonos: Di-da-di-da-di-da-di-da . . . corto-largo-corto-largo-corto-largo...

25,000 pies: Los tubos de escape dejan largas estelas de vapor tras de nosotros.

30,000 pies: Mi supercargador funciona perfectamente; las revoluciones, las temperaturas del aceite y el radiador, los instrumentos, todo está en orden . . . La brújula indica que seguimos rumbo tres-seis-cero.

—A la izquierda . . . búsquenlos a su izquierda.

Pero todavía no se distingue nada; los nervios están en tensión. De pronto, me siento muy despejado, bien despierto, y con todo cuidado escudriño la inmensidad del cielo: extensos bancos de nubes cubren la tierra distante que queda allá abajo, hasta donde se alcanza con los ojos. Estamos ahora a una altura de 33,000 pies, lo justo para poder derribar unos cuantos bombarderos o aviones enemigos de combate.

Estelas de vapor en el frente. ¡Allí están!

—Los veo —informa Specht con un estallido de su voz sonora.

—Víctor, víctor —responden desde la base.

El callejón de bombardeo queda ahora como a unos 6,000 pies abajo del sitio donde nos encontramos. Seis u ochocientos bombarderos pesados se dirigen hacia el Este. A sus lados y por encima de ellos vuelan los aviones de combate que forman la escolta.

Y ahora quedo completamente absorto con la emoción de la cacería. Specht hunde el extremo de su ala izquierda y todos nos lanzamos al ataque. Messerschmitt tras Messerschmitt le sigue en su descenso.

—¡A ellos! —El radio se torna en una Babel de sonidos, donde todo mundo grita al mismo tiempo.

Reviso mis cañones y ajusto las miras mientras bajamos sobre el blanco; sujeto entonces el bastón con ambas manos, localizando los gatillos con el pulgar y el índice de la mano derecha. Me vuelvo a mirar hacia atrás: vienen aviones Thunderbolt bajando tras de nosotros; pero somos más veloces, y antes de que puedan interceptamos alcanzamos las fortalezas. Nuestros aparatos pasan por entre la formación de bombarderos, ejecutando un ataque frontal; oprimo los gatillos y mi avión se sacude al retroceso de los cañones.

¡A ellos!

Mis proyectiles abren grandes boquetes en el ala de

una de las fortalezas. ¡Maldición! Yo apuntaba a la cabina de control.

Asciendo en pronunciada pendiente por detrás de la formación y mi escuadrilla me sigue. En esos momentos, los Thunderbolt se lanzan sobre nosotros. Se inicia la lucha feroz. Varias veces trato de maniobrar para quedar en posición de hacer fuego sobre uno de sus aviones, pero siempre me veo obligado a retirarme porque llevo dos, cuatro, cinco y hasta diez Thunderbolts tras de mí.

Todo mundo está dando vueltas como loco, ya sea amigo o enemigo; pero los yanquis nos superan en cantidad. cuando menos en proporción de cuatro o cinco a uno, y en esas condiciones se acercan algunos Lightnings que vienen a sumarse a la pelea. Uno de ellos queda centrado en mis miras, y ¡fuego!

Las balas pasan rozándome materialmente la cabeza e instintivamente me hacen agachar.

¡Uumf! ¡Uumf! ¡Buena puntería!

Me veo forzado a subir en un ascenso de tirabuzón. recurriendo una vez más a mi vieja estratagema para tales casos de emergencia. Por el momento tengo un respiro que aprovecho para revisar los instrumentos y los controles. Todo parece estar bien. Wenneckers se adelanta hasta quedar a mi lado y me señala cuatro Lightnings que vuelan abajo y a la izquierda de donde estamos.

¡A ellos!

Clavamos el extremo del ala izquierda y nos lanzamos revoloteando por encima de los Lightnings, que brillan relucientes con el sol. Abro el fuego, pero vuelo con demasiada rapidez y los proyectiles pasan por sobre el avión enemigo. No sé qué hacer con la velocidad tan excesiva que llevo.

xxx xxx xxx

Y mientras tanto, otro Lightning viene a mis espaldas. Como relámpago boto el bastón hacia la izquierda; cae el ala y desciendo en espiral cerrada. El motor chilla. Reduzco la velocidad; el avión se cimbra bajo el temible esfuerzo, los remaches se botan del bastidor del ala. Siento que se me revientan los oídos, hasta que lentamente y con cautela comienzo a enderezar el vuelo. Siento que me empujan hacia delante y me oprimen sobre el asiento; pierdo la visión de todo y me golpeo el pecho con el mentón.

Me pasa un avión que cae incendiándose; lo sigue un Messerschmitt.

—¡Lo alcancé! —grita Wenneckers que momentos después vuela a mi lado otra vez, y lo saludo con ambas manos.

—¡Te felicito!

—El maldito iba tras de su pellejo —me contesta. Es la segunda vez que Wenneckers derriba un yanqui que iba persiguiéndome.

Después de aterrizar, voy a buscarlo para estrecharle las manos y felicitarlo por su triunfo y . . . pero Wenneckers me interrumpe antes de que pueda darle las gracias:

—No, señor, no es necesario que me dé las gracias; lo único que deseaba es que no dejara viuda a su esposa. Además, ¡piense en la molestia que sufriría la escuadrilla al tener que recoger sus huesos!

Todos los mecánicos que están a nuestro alrededor corean la broma con estruendosas carcajadas: hundo el puño en las costillas del larguirucho, y juntos entramos al salón de tripulaciones. Mientras tanto, han empezado a llegar los demás. En este día regresamos todos.

MARZO 3 DE 1944

Los americanos atacan Hamburgo, y como Specht no puede volar, temporalmente tomo el mando del es cuadrón. Los cuarenta aparatos de que originalmente se componía han quedado reducidos ahora a sólo dieciocho, mismos que llevo conmigo en esta misión.

Volando sobre Hamburgo, me preparo para atacar una pequeña formación de fortalezas; mis dieciocho aparatos se hallan a 5,000 pies por encima de ellas, pero en los momentos en que voy a emprender el descenso, observo que a unos tres mil pies abajo y hacia la izquierda de nosotros hay un grupo de unos sesenta Mustangs. No pueden vernos porque nos encontramos precisamente entre ellos y el deslumbrante sol. ¡Esta si que es una magnífica oportunidad!

Cierro un poco la válvula para dar tiempo al grupo enemigo de adelantarse; Wenneckers se coloca a mi lado, saludándome y apretándose las manos en señal de gusto. Hasta que una vez quedamos en posición de darles una buena lección; sin embargo, debo tener cuidado y no descender antes de tiempo. Todavía no nos han visto. ¡A ellos!

En un vuelo de picada, prácticamente vertical, revoloteamos por encima del centro de los yanquis y casi simultáneamente abrimos el fuego. Los tomamos completamente por sorpresa; en grandes espirales, los Mustangs intentan escapar, pero algunos de ellos se hallan envueltos en llamas antes de llegar a las nubes. Uno se desintegra materialmente bajo el fuego de mis cañones.

Gritos de triunfo se escuchan en el radio.

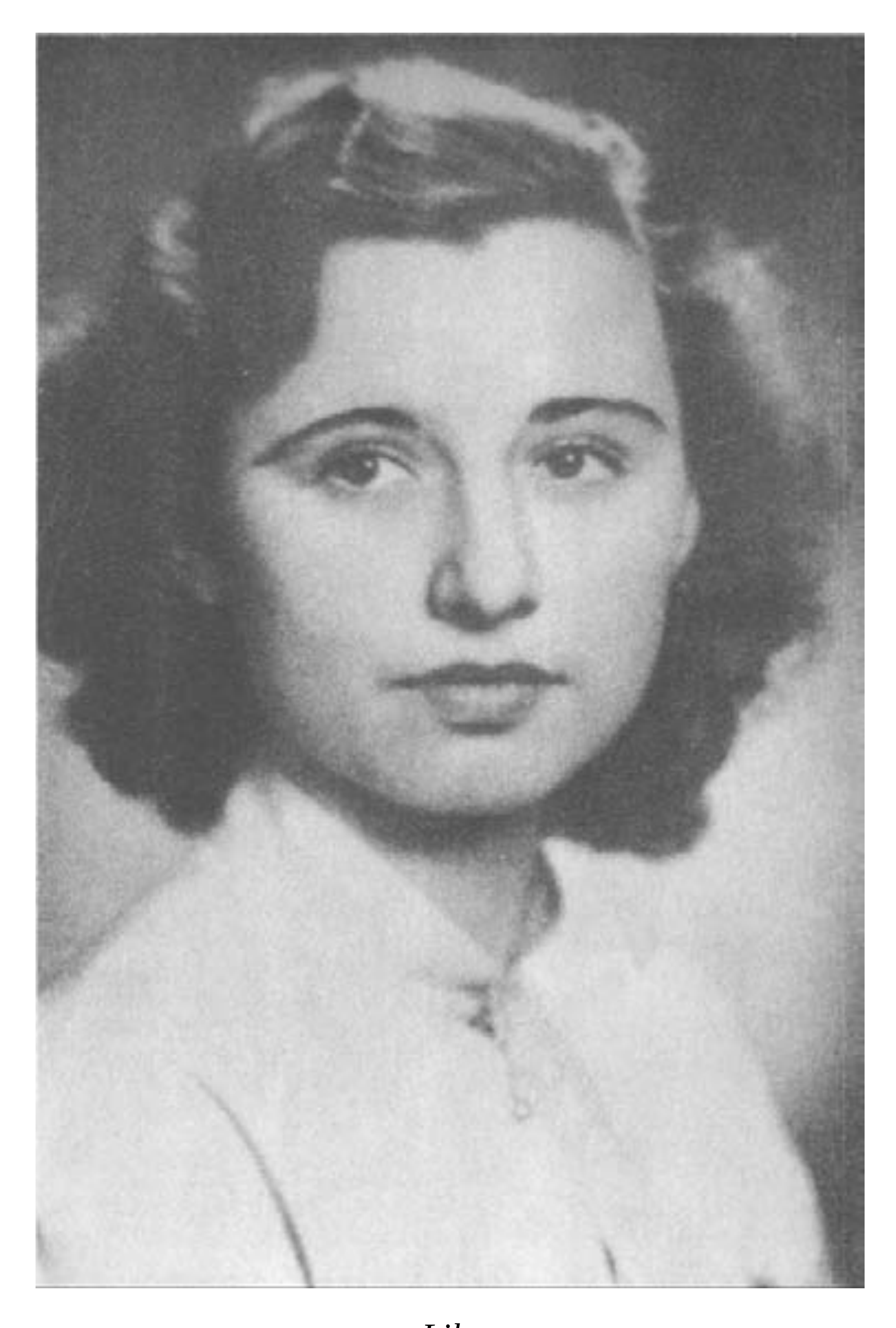
Al caer la tarde, se reciben informes de la División en el sentido de que fueron localizados los despojos de no menos de doce Mustangs que se estrellaron en los sectores Cesar-Anton-cuatro y siete.

Solamente hay una cosa que lamentar y que mancha el regocijo general: Matusalén no ha regresado. Varios de los pilotos vieron un Messerschmitt 109, sin alas, que iba cayendo. ¿Qué habrá sido de Matusalén?

MARZO 4 DE 1944

¡Noticias de Matusalén! Se encuentra en un hospital, cerca de Hamburgo. Un Mustang le arrancó las alas y después estalló su avión. Resultó herido, pero alcanzó a arrojarse en el paracaídas y se salvó.

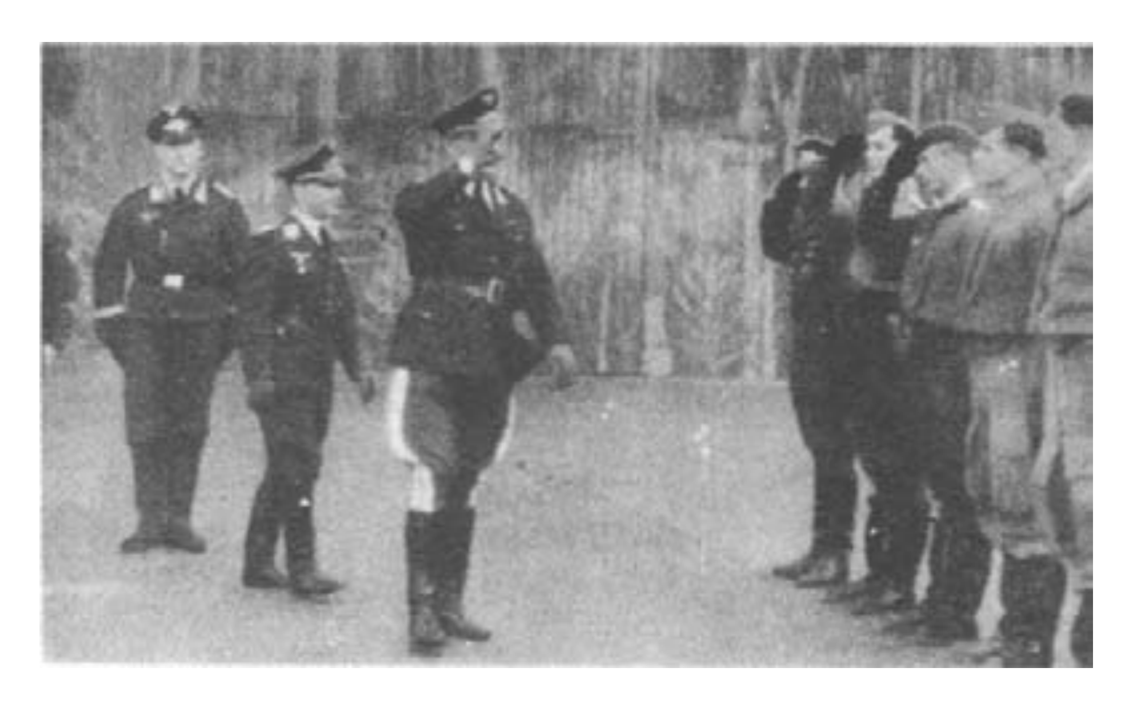
De todos los "veteranos" sólo me quedan ahora Wenneckers y Fest; los demás pilotos son jóvenes sin experiencia y han estado con nosotros únicamente desde enero.



Lilo



La cabina de mi aeroplano con el escudo del escuadrón



Inspección del General Schwabedissen, junio de 1943



Seis hombres que vuelven de una *operación afortunada, 1944*
(Quedaron seis bombarderos sobre Alemania).



El capitán Sommers vuelve de derribar un *Mosquito de reconocimiento*



El autor. Verano de 1944

MARZO 6 DE 1944

Hoy sostuvimos otra pelea con Thunderbolts al Sur de Bremen.

A hora temprana de la tarde despego para hacer un vuelo de prueba con un nuevo piloto que apenas ayer se presentó nombrado como miembro de la escuadrilla. Poco después, cuando el muchacho practicaba un vuelo muy bajo, chocó con el suelo y se mató.

MARZO 8 DE 1944

Anoche se escuchó el ruido de los motores. Los ingleses atacaron Berlín con más de 1,000 aviones.

Al mediodía entramos en acción contra los americanos que se dirigen al mismo objetivo. Una vez más estoy al mando del escuadrón.

En el primer ataque de frente, derribo una fortaleza precisamente al Norte del aeródromo, y dejo otra ardiendo en llamas, pero no puedo verla cuando se estrella porque estoy muy ocupado con varios aviones Thunderbolt que tratan de colocarse detrás de mí.

Mi escuadrilla pierde al sargento Veit. Encontraron su cadáver en un maizal que hay al Norte del aeródromo, donde fue derribado.

En nuestra segunda misión logré derribar otra fortaleza más. También cayó durante el primer ataque frontal dirigido a la cabina de control. Probablemente los dos pilotos resultaron muertos y los controles averiados, porque el avión se estrelló sin llegarse a incendiar.

En el curso de la pelea con Thunderbolts, mi aparato resulta seriamente averiado, tanto en el motor como en las alas; todo lo que puedo hacer es huir de regreso al campo.

Al ir a aterrizar descubro que la rueda de la izquierda se ha desprendido y que la derecha no puede funcionar; por lo tanto, me veo obligado a hacer un aterrizaje sobre una sola rueda.

Al bajar, hay una ambulancia y una bomba contra incendios listas en el extremo de la pista para auxiliarme inmediatamente, pero sus servicios no se hacen necesarios porque logro realizar un aterrizaje feliz. Inmediatamente ordeno que me preparen un avión de reserva para despegar en una tercera misión, pero lo destruyen durante un ataque lanzado al ras de tierra en que ametrallan el aeródromo, y dos de los mecánicos reciben heridas de gravedad.

Por orden del comandante, la escuadrilla Núm. 4 pone a mi disposición uno de sus aparatos; Specht y yo despegamos llevando como alas al sargento de vuelo Hauptmann y al sargento Zambelli. Al intentar un ataque contra una formación de Liberators, sobre Lüneberg Heath, una escuadrilla compuesta de unos cuarenta Thunderbolts cae sobre nosotros; en la subsecuente pelea son derribados los dos sargentos que llevamos como alas, y después de una persecución feroz que llega hasta tierra, el comandante y yo logramos escapar por fin con grandes dificultades.

Después de aterrizar recibo el aviso de Diepholz de que el sargento de vuelo Wenneckers se halla en el hospital. Derribaron su avión y resultó seriamente herido.

Por la noche, en una conversación telefónica con la Jefatura de la División, el comandante solicita que temporalmente sea retirado de las operaciones el escuadrón. No podemos continuar, pero la solicitud es rechazada; debemos continuar volando hasta que se pierda el último aparato y muera el último piloto. Berlín, la capital del Reich está ardiendo en llamas de uno a otro extremo.

Reina el silencio en el salón de las tripulaciones; Jonny Fest y yo estamos sentados, solos, en nuestros dos sillones y así

pasamos gran parte de la noche; no hablamos mucho y el montón de colillas que hay en el cenicero crece constantemente; fumamos un cigarrillo tras otro. Jonny contempla sin cesar los retratos que cuelgan de la pared. Yo tengo la impresión de que de un momento a otro, veremos gesticular los rostros y oiremos las voces familiares de nuestros extintos camaradas que van a interrumpir el silencio de la sala . . .

Wolny . . . volvíamos de su entierro en el auto del jefe, cuando repentinamente apareció sobre el camino una muchacha que llevaba una corona en el brazo. Era su novia; le había dado temor pararse junto a nosotros ante la tumba de su prometido, porque no estaba segura de poder controlar su dolor que la tenía abatida desde tres días antes cuando le comunicaron el deceso . . .

Steiger . . . era exactamente igual a su hermano gemelo a quien conocí en Tübingen el año pasado y de pronto lo confundí con Gerd. El parecido era asombroso: su mamá era la única que podía distinguirlos...

Kolbe . . . encontraron su cadáver entre los despojos, pero le faltaban las dos manos. Y así las cosas, su esposa pidió que se le regresara el anillo de matrimonio . . . ¿Cómo era posible que le dijéramos la verdad?

Kramer . . . ¿por qué, ¡oh!, por qué tenía que perder la cabeza cuando su avión cayó al mar?

Gerhard . . . a menudo recibo carta de su madre y tengo que volver a decirle lo valiente que era su hijo. Tiene la esperanza de que su sacrificio por la libertad de nuestro pueblo y la supervivencia del Reich no haya sido en vano. ..

Führmann . . . en el sitio donde su Messerschmitt lo llevó hasta el fondo, al hundirse en el pantano, levantamos una enorme cruz de encino, al pie de la cual clavamos las dos monedas de cinco francos.. .

Doelling . . . no regresó de su segunda misión. El mar se tragó su cadáver.

Killian . . . sus eternos líos con las mujeres me causaron bastantes disgustos . . .

Dolenga . . . ¿qué pasaría con su encantadora esposa? Fui padrino de boda cuando se casó en Jever . . .

Nowotny . . . su padre, que reside en Brünn, me escribió diciendo que dos de sus hermanos también habían muerto en acción . . .

Raddatz . . . su adorada Myra-Lydia derramó un mar de lágrimas en el momento de la tragedia, pero no tardó mucho en encontrar consuelo en otra patre. Sin embargo, no sólo ella encontró irresistibles sus encantos. . .

Arndt . . . no regresó de su primera misión . . .

Reinhard . . . mi bueno y viejo camarada me enseñó una vez el retrato de él con sus seis hermanos, todos juntos y todos vistiendo el uniforme. . . y todos portaban la Cruz de Hierro de Primera Clase . . .

Zambelli . . . acostumbraba tocar el acordeón. Oyó sonar la última alarma mientras tocaba una canción bailable muy alegre. Cuando regresamos de aquella misión, su acordeón estaba todavía sobre la mesa . . . el había muerto . . .

Weissgerber . . .

Hetzel . . .

Kreuger . . .

Veit . . .

Hoefig . . .

Trockels . . .

Troendle . . .

Y ahora sólo quedamos Jonny y yo . . .

MARZO 15 DE 1944

Las 9:55 horas: despegamos para interceptar.

Salen seis aparatos, regresan cuatro. Esto es el fin.

Varios cientos de Thunderbolts y Lightnings vinieron con más de 1,000 bombarderos pesados. Jonny y yo aterrizamos sudando como cerdos; nuestros dos aviones fueron acribillados a tiros.

Una vez más nos dejamos caer en los sillones; Specht entra al salón y anuncia:

—El escuadrón quedará fuera de operaciones durante las próximas seis semanas. Creo que tenemos bien ganado el descanso.

Jonny y yo nos concretamos a inclinar la cabeza en señal de asentimiento.

Tan pronto como el comandante termina de fumarse su cigarrillo y sale del salón, saco de mi gaveta una botella de brandy. Dos horas más tarde saco una segunda botella, porque la primera está vacía. Jonny y yo estamos solos; me cuenta todo lo concerniente a su "amiguita" que tiene en Wesel, de donde es originario; por mi parte le hablo de Lilo: espera un segundo niño dentro de un mes. Jonny decide que ha de tener cuatro hijos, después de casarse con su amiguita.

—Por supuesto que eso será si para entonces queda todavía algo de nosotros —murmura para sí a manera de reflexión.

Al oscurecer vamos al pueblo. El alcohol afloja la tensión en que hemos vivido las últimas semanas y nos

ayuda a olvidar.

Señor —sugiere Jonny—, celebrémoslo esta noche con todos los honores.

Y me parece una buena idea, me siento lo mismo y estoy dispuesto a cualquier cosa. Por esta vez no habrá cortapisas; pico a Jonny con el pulgar en la espalda cordialmente, y convengo:

Jonny, amigo mío, tienes toda la razón; ¡esta noche vamos realmente a festejarla en grande!

Nos bamboleamos y en zigzag recorremos las calles, cantando y gritando. Por fortuna todo está a oscuras y nadie nos ve, cosa que no importa.

Jonny conoce a una joven viuda que vive en el pueblo, vamos a su casa y hace venir a una amiga; entonces tomamos y bailamos hasta que no podemos sostenernos más en pie.

Ahora nada importa, excepto alejarse de todo y poder olvidar, aunque sea por un momento.. .

Paso la noche en cama extraña.

MARZO 24 DE 1944

Hoy en la mañana, al llegar al punto de dispersión, me reciben a coro: ¡Feliz cumpleaños!

La escuadrilla está formada, se han alineado siguiendo al primer ingeniero; recorro las filas y estrecho la mano a cada uno de mis hombres.

Los conozco a todos desde hace años, sus caras me son familiares; sé que todos me quieren y no puedo evitar el sentimiento que me hace estar orgulloso de todos ellos; mi

idea ha sido siempre crear y desarrollar el espíritu de unidad y camaradería dentro de la escuadrilla y en cuanto á esto, he tenido éxito, porque todos estamos unidos y tenemos un solo y común ideal: !La Quinta!

ABRIL 28 DE 1944

Durante las últimas semanas, una corriente ininterrumpida de pilotos llega comisionada a nuestra escuadrilla. A excepción de un sargento de vuelo que vino del Frente Oriental, todos son oficiales no comisionados, sin experiencia. Verdad es que al sargento le concedieron la Cruz de Hierro, pero en cuanto a los demás, todos han sido enviados directamente después de terminar los cursos de entrenamiento, que desde luego, son completamente inadecuados para llenar los requisitos de una situación activa como la que exigen las operaciones diarias.

Sin embargo, en lo que respecta a carácter personal y condiciones físicas, integran un grupo excepcionalmente fino de jóvenes cuidadosamente seleccionados. Dos veteranos, pilotos de combate, también les dan instrucción de vuelo a ciegas. Además, reciben enseñanza de la última palabra en bombardeos y artillería.

A mediados de abril, nuestro bueno y viejo Matusalén vuelve a unirse con nosotros después de haber sido dado de alta en el hospital.

Aparatos absolutamente nuevos nos llegan directamente de la fábrica; están equipados con motores provistos de supercargadores y el nuevo dispositivo de metano; este último es algo que personalmente probé; nos permite obtener un aumento de potencia en la máquina que rebasa el cuarenta por ciento, durante varios minutos, en caso de emergencia.

Este aumento de potencia se obtiene inyectando una mezcla de alcohol metílico y agua a los cilindros. Además, una cámara fotográfica ha sido montada en el avión y varios cortos sacados de mis últimas películas han sido exhibidos en los noticiarios de la "Deutsche Wochenschau", que pasan en todos los teatros de Alemania.

¡La Quinta ha regresado!

Del 15 al 20 de abril fui agregado a la estación experimental de Lechfeld, donde por primera vez volé un aparato de propulsión a chorro: el ME 262. En un modelo "standard", ordinario, y a nivel, logré desarrollar una velocidad de 580 millas por hora. Antes del fin de año, un millar de estos aviones estará funcionando ¡y que Dios proteja a los *Tommies* y a los yanquis!

Hace varias semanas, en Zwischenahn, vi un vuelo del mayor Spathe en un ME 163. En tres minutos alcanzó una altura de 25,000 pies. Se rumora que este aparato puede desarrollar una velocidad de más de 750 millas por hora; ya en 1941 volaba a más de 600 millas. El desarrollo de otros nuevos tipos de aviones adelanta rápidamente y la producción alemana en verdad opera a ritmo acelerado.

Sin embargo, al otro lado del cuadro, están las bombas americanas que día tras día llueven incesantemente sobre nuestras fábricas. ¿Podrán parar la producción alemana de aviones antes de que estos nuevos modelos se produzcan en cantidad? Este es el punto que debe resolverse con el resultado de la guerra aérea sobre el Reich, que se ha convertido en algo semejante a una carrera a muerte para vencer el tiempo. La perspectiva del futuro es realmente sombría.

Día tras día hemos ido retrocediendo en el Frente Oriental. Africa se perdió en marzo: 120,000 soldados alemanes fueron hechos prisioneros y todos eran veteranos bien

entrenados y experimentados en la lucha. La situación en Italia ha llegado a un punto crítico. Como aliados, los italianos son completamente inútiles y no se les puede tener confianza. Nunca han sido otra cosa.

En el Frente Occidental debemos esperar un desembarco americano en el continente. Durante varios meses el escuadrón ha estado preparándose hasta en los más mínimos detalles para emprender la "Operación del Doctor Gustav Wilhelm". Todos los pilotos han recibido amplio entrenamiento teórico que los capacita para las operaciones en contra de cualquier equipo de aterrizaje y transportes.

Con oprimir un botón al sonar la primera alarma, se pone en marcha toda la vasta organización que opera en el Occidente.

Hoy en la mañana nombraron al mayor Specht como Oficial Comandante (Geschwaderkommodore) del Ala de Combate No. II. Hace varios días le otorgaron la Cruz de Caballero.

He sido nombrado como sucesor de él, en grado de Comandante del Segundo Escuadrón del Ala de Combate No. II (II/JC. II).

También se me comunica el ascenso rápido al grado de capitán *(Hauptmann)* por "muestras de valentía ante el enemigo". A los veintitrés años y por el momento parece que soy el comandante de escuadrón más joven de la Fuerza Aérea Alemana.

El pequeño Specht sonría al estrecharme la mano y felicitarme tres veces: primero, por mi ascenso al grado de capitán; segundo, por haber sido nombrado comandante *(Kommandeur)* y tercero, porque Lilo acaba de darme una segunda hija.

Es un día maravilloso, brilla el sol en todo su esplendor y las nubes que descienden están todavía muy lejos en el horizonte.

ABRIL 29 DE 1944

—¡Concentraciones de aviones enemigos en Dora-Dora!

¡Ahí vamos una vez más! El escuadrón reorganizado está listo para entrar en acción.

Tres divisiones de bombarderos lanzan una ofensiva desde sus bases en el área del Gran Yarmouth. Nuestros efectivos de Holanda informan de fuertes escoltas de aviones de combate; mis órdenes son atacar con mi escuadrón a los aviones de combate que forman la escolta, alejarlos y mantenerlos ocupados; mientras tanto, otros escuadrones de Focke-Wulfs quedan en condiciones de lanzarse sobre los bombarderos con toda efectividad y sin ninguna interferencia.

Las 10:00 horas: ¡Listo todo el escuadrón!

Tengo una línea directa, por tierra, desde mi aparato hasta la sala de control de la División; constantemente me transmiten informes sobre la situación que guarda el enemigo. Pasan sobre Amsterdam . . . el extremo sur de la Bahía de Ijssel . . . al norte de Deventer . . . cruzan la frontera del Reich . . . al oeste del Rhin.

A las 11:00 horas la punta de flecha de la formación se halla sobre el Rhin.

11:04: ¡Todo el escuadrón deberá despegar! ¡El escuadrón completo emprende el vuelo!

La orden se escucha en todos los magnavoces que hay instalados en el campo; se lanzan cohetes y luces de señales desde los puntos de dispersión de las escuadrillas; zumban los motores y ¡ahí vamos! Las escuadrillas se elevan del

aeródromo y describen un círculo a la izquierda, cerrándose después hasta formar un grupo compacto.

Prendo el radio y me comunico con la base: —Nenes pesados en el sector Gustav-Quelle. Suban a Hanni-ocho-cero.

—Víctor, víctor —respondo acatando las órdenes.

Seguimos ascendiendo en amplio círculo hacia la izquierda hasta alcanzar la altura requerida para entrar en operación . . . 20,000 . . . 22,000 . . . 25,000 pies.

Al Norte y al Sur de donde vamos volando van ascendiendo también otros escuadrones, en su mayoría compuestos de aviones Focke-Wulf.

—Nenes pesados se hallan ahora en Gustav Siegfried; Hanni-ocho-cero.

—Víctor, víctor.

Hemos llegado ahora a 30,000 pies de altura; los supercargadores son algo maravilloso.

Las 11:30: por el occidente y abajo de donde volamos distingo las primeras estelas de vapor. Son Lightnings. Pocos minutos después vuelan directamente bajo nosotros, seguidos de los bombarderos pesados que se extienden en inmensa cadena hasta más allá de la distancia que puede abarcarse con la vista. Thunderbolts y Mustangs vuelan y revolotean describiendo espiral por encima de ellos y a los lados de la imponente formación.

En estos momentos nuestros Focke-Wulf se precipitan sobre ellos; inmediatamente me desprendo y desciendo sobre los Lightnings que tenemos bajo nosotros; nos localizan y dan vuelta en dirección a donde estamos para interceptar el ataque. Un grupo como de treinta Thunderbolts se adelanta también, del lado sur, para darnos el encuentro. Esto es exactamente lo que yo quería.

El camino queda así libre para los Focke-Wulf; las primeras fortalezas están ya envueltas en llamas. El mayor Moritz entra al ataque con su escuadrón.

Iniciamos así una lucha feroz en donde todos revolotean locamente. Nuestra misión está cumplida y ahora es cosa de que cada uno cuide de sí mismo. Durante varios minutos vuelo a la retaguardia de un Lightning que vuela como el mismo diablo: vira, desciende y se eleva nuevamente como un cohete; no hay momento en que pueda hacerle más de unos cuantos disparos.

Entonces cae volando en picada una flotilla de Mustangs; sus proyectiles me rozan la cabeza; con ambas manos echo el bastón hacia atrás y el avión sube casi en vertical sacándome así de la situación comprometida. Mientras tanto, el sargento Drühe que llevo de ala, se mantiene volando tras de mí.

Una vez más tengo oportunidad de disparar sobre un Lightning y mi descarga da en el blanco; se desprende una columna de humo del motor derecho, pero me veo obligado a alejarme otra vez, porque al voltear distingo ocho Thunderbolts que vienen a mi retaguardia. Los proyectiles enemigos vuelven a pasar rozándome la cabeza.

Evidentemente mis contrarios son veteranos en este juego. Hago un viraje, desciendo, vuelvo a subir, doy vuelta y describo una gaza, giro como huso y recurro al dispositivo de emergencia de metano, tratando de escapar en mi favorito "ascenso en tirabuzón". En no más de unos cuantos segundos los malditos vuelven a estar tras de mí; continúan disparando sin cesar y no entiendo porqué razón no llegan a tocarme; pero es lo que pasa.

Mi segundo sigue manteniéndose junto a mí como si estuviera pegado con goma, ya sea atrás o a un lado; le indico que siga así, pase lo que pase, y con toda calma responde:

—Víctor, víctor.

En lo que puedo llamar un golpe de suerte, uno de los yanquis queda al centro de mis miras; abro el fuego con todos mis cañones y el aparato sube en ascenso pronunciado; para entonces todos sus camaradas vuelven a estar tras de mí.

A pesar del frío intenso que hace, el sudor me baña la cara. Este pleito es endiablado. Por momentos estoy pegado al asiento mientras doy una vuelta en corto y prácticamente toco el dosel con el pelo.

Cada segundo parece tener la duración de toda una vida.

Mientras tanto, los Focke-Wulf han hecho un buen trabajo; he visto caer, envueltas en llamas, casi unas treinta fortalezas; pero todavía quedan varios cientos de bombarderos pesados que se abren paso volando, impávidos, hacia el Este. Es otro de los días en que Berlín va a sufrir horriblemente.

La aguja del indicador de combustible marca el cero; la luz roja empieza a flamear dando el aviso; diez minutos más y el tanque quedará vacío; desciendo en espiral cerrada y los Thunderbolts se alejan. Momentos antes de llegar a las nubes, como a 3,000 pies de altura enderezo el vuelo y calculo que debo estar probablemente en las cercanías de Brunswick o Hildesheim. Veo el reloj, quizás dentro de unos cuarenta y cinco minutos volveré a estar sobre el "callejón de bombarderos"; tal vez, entonces, logre tener uno de los gruesos bombarderos en el centro de mis miras. . .

En lo alto, el cielo sigue todavía manchado con estelas de vapor, marcadas con el sello de esa infernal lucha. Repentinamente el sargento que va conmigo vira en redondo y se pierde en el banco de nubes. ¿Qué diablos pasa ahora?

Como relámpago vuelvo la vista a mi alrededor e instintivamente agacho la cabeza; hay un Thunderbolt que vuela directamente a mis espaldas y lo siguen otros siete más;

todos abren el fuego y sus descargas dan en el blanco. Mi ala derecha prorrumpe en llamas. En espiral me desvío hacia la izquierda y entro en las nubes; delante de mí surge una sombra: es otro Thunderbolt; abro el fuego y su cola empieza a incendiarse.

Ahora puedo ver tierra, boto el dosel y estoy listo para arrojarme en el paracaídas cuando vuelve el rat-tat-tat de las ametralladoras cuyos proyectiles silban cerca de mis oídos y nuevos martillazos golpean mi avión que ya se encuentra en llamas. El Thunderbolt está allí otra vez, a no más de 100 pies de distancia, tras de mí. ¡Maldición! Quedaré convertido en picadillo por su hélice si trato de saltar ahora. Me precipito y trato de encogerme en el asiento, achicándome todo lo posible; la lámina blindada que llevo a las espaldas me protege de los disparos que de otro modo serían fatales; las alas y el fuselaje son acribillados a tiros y junto a mi pierna derecha se abre un gran boquete. Las llamas están acercándose todavía más; empiezo a sentir el calor...

¡Zás! El tablero de instrumentos vuela en pedazos ante mis ojos; algo me golpea la cabeza; el motor se para . . . no queda una gota de combustible. ¡Maldición! No tengo escapatoria.

Desde luego que la velocidad que llevo disminuye rápidamente y eso hace que las andanadas de mi contrario pasen por encima del aparato. Sólo por unos cuantos segundos queda al centro de mis miras, pero es lo suficiente para llevármelo conmigo; oprimo los dos gatillos y me percato de que estoy temblando por la tensión nerviosa. ¡Si pudiera llevármelo!

La andanada hace blanco perfecto en el centro del fuselaje; el enemigo levanta el avión en ascenso rápido; momentos después está en llamas; se abre el dosel y asoma el cuerpo del piloto.

La tierra sube con violencia vertiginosa, ya es tarde para que pueda arrojarme en el paracaídas; cruzo por sobre extensos campos; el avión baja la nariz y queda en tierra; las llamas suben y poco falta para que me quemen la cara; el aire se llena de tierra; sigue un golpe seco, pesado, sordo y el avión patina en medio de una nube de polvo hasta cavar su propia tumba dentro del terreno flojo. Levanto los brazos para cubrirme la cara y aprieto las piernas contra la barra del timón. Todo pasa en menos de un segundo. Algo se estrella en mi cabeza con fuerza arrolladora y me deja aturdido...

¡Esto debe ser el fin! Es mi último pensamiento antes de perder el sentido.. .

No recuerdo cómo logré escapar de aquel avión en llamas, pero desde luego, debo haberlo hecho . . . Es imposible hilar los pensamientos, lo único que sé es que no cesa el horrible dolor de cabeza que tengo. Recuerdo que las balas siguen silbándome en los oídos; tropiezo y caigo, pero sin saber cómo vuelvo a estar en pie; la única idea que me obsesiona es alejarme antes de que sobrevenga la explosión final; la brillantez de las llamas que consumen mi aparato contrasta vivamente con el palio de humo negro que va elevándose hasta perderse en el cielo.

A unos cuantos cientos de yardas de distancia, arde otro aparato; confusamente pienso que debe ser mi yanqui. ¡Si se me quitara el dolor! ¡Mi cabeza!, ¡mi cabeza! Con ambas manos hago el intento de tocármela, pero caigo de rodillas, el mundo me da de vueltas vertiginosamente; me ataca la náusea recurrente hasta que sólo me queda el sabor de las bilis negras...

Los otros siete Thunderbolts siguen arrojándose sobre mí; no cesan de disparar; parece interminable la distancia que media hasta la orilla del camino donde puede haber relativa seguridad... finalmente caigo rodando dentro de la

zanja y vuelvo a perder el conocimiento. He llegado al extremo de la cuerda...

Cuando recobro el sentido, me doy cuenta de que junto a mí hay un hombre parado, inmóvil que está mirándome fijamente. Es alto como un árbol joven . . . ¡Un americano!

Trato de sentarme al borde de la zanja y el gigantón se sienta a mi lado. Al principio, ninguno de los dos hablamos; todo lo que puedo hacer es apoyar los codos sobre las rodillas y sostenerme la cabeza que parece reventarme en las manos. El yanqui me ofrece un cigarrillo; le doy las gracias pero no lo acepto sino que le tiendo uno de los míos; también lo rehusa y cada uno enciende el suyo.

—¿Era usted quien volaba el Messerschmitt?

—Si.

—¿Está herido?

—Así parece.

—Está sangrándole la parte de atrás de la cabeza.

Siento que me corre la sangre hasta el cuello. El yanqui prosigue:

—¿Realmente fue usted quien me derribó?

—Si.

—¡Pero es que no puedo imaginarme cómo pudo hacerlo! Su avión era un haz de llamas.

—¡No lo sé!

El americano explica que me alcanzó a ver encima de las nubes y se lanzó tras de mí con sus hombres. Después añade:

—Parecía algo así como un golpecito de suerte.

—¿Cuál fue la idea de volar delante de mí cuando se paró mi motor? —Le pregunto a mi vez.

—Por el exceso de velocidad; además, nunca se me ocurrió que todavía podía usted llegar a disparar.

—Ese fue su error.

Ríe y comenta:

—Me supongo qué no soy el primero que derriba usted, ¿o sí?

—No, con usted son veintiséis.

El americano me cuenta que ha derribado diecisiete alemanes. En pocos días más iba a regresar a su casa; ve el anillo que llevo en el dedo y me pregunta si soy casado.

—Sí, y tengo dos chiquillas —le muestro el retrato de Lilo e Ingrid.

—Encantadoras —dice inclinando la cabeza en señal de aprobación—, de veras que están encantadoras.

Me siento contento de que le gusten; también él es casado; su esposa que ahora le espera, aguardará en vano. Con cierta ansiedad, el grandulón me pregunta qué será de él ahora. Le explico que será enviado a un campamento especial destinado a los aviadores americanos.

—¿Es usted oficial?

—Sí, soy capitán.

En ese caso, le enviarán a un campamento de oficiales, le tratarán bien; nuestros prisioneros son tan bien tratados como los suyos.

Más o menos durante media hora sostenemos amena charla; me da la impresión de ser un hombre decente; no surge ni la menor sombra de odio entre nosotros; además no

hay razón para ello; por el contrario, mucho hay de común entre los dos: somos pilotos y ambos acabamos de escapar a la muerte por muy reducido margen.

Un piquete de soldados, de una batería de reflectores buscadores que está cerca, llegan hasta nosotros y nos apuntan con los rifles.

—Abajo esa maldita artillería, idiotas! —les grito yo.

Sobre la carretera hay un camión que nos espera; en la parte de atrás van apiñados seis yanquis de una fortaleza, están muy lóbregos. Mi capitán y yo nos sentamos junto a ellos y aun cuando me siento morir, trato de alegrar el cotarro con unos cuantos chistes. Por el camino recogemos más yanquis que fueron derribados; uno de ellos va muy mal herido de una pierna; me hago cargo de que nuestra gente lo alce cuidadosamente al subirlo al camión. Nos conducen al aeródromo de Brunswick en Britzum y allí me despido de mis compañeros de infortunio y todos nos estrechamos la mano.

—Buena suerte!

—¡La mejor para todos!

—¡Hasta la vista!

Una hora más tarde, Barren se presenta y me lleva volando en un "Arado".

Todo el escuadrón regresó al campo sin haber sufrido bajas. Soy el único a quien derribaron.

Más tarde, en la sala de operaciones, vuelvo a perder el conocimiento; me llevan hasta mi alojamiento donde me ataca una fiebre muy alta. Finalmente, por la noche, soy internado en un hospital.

C A P I T U L O V I I

JUNIO 10 DE 1944

HAN PASADO VARIAS semanas bastante lóbregas. Los doctores encontraron una fractura en la base del cráneo; sobrevino después una hemorragia cerebral peligrosa y a continuación sufrí un completo colapso nervioso. Durante varios días no pude pronunciar una sola palabra y hasta hoy todavía no he recobrado el habla con absoluta normalidad; mi memoria se ha visto afectada y sigo tembloroso; quieren enviarme a un hospital siquiátrico, pero me rehuso a ir porque entonces sí que realmente me volverían loco.

Hace pocos días que los Aliados desembarcaron en Normandía. Mi escuadrón ha sido trasladado al sector de la invasión, al mando de mi viejo camarada, el capitán Krupinsky.

Llamo por teléfono a la Segunda División de Combate y solicito mi regreso al servicio activo inmediatamente. El general me rehusa:

—Knoke, tu primera obligación es recuperarte; todavía no estás en condiciones de ir al sector de invasión; no voy a permitir que se corneta un suicidio enviándote nuevamente al frente de operaciones. Debes pensar en tu familia.

Ayer me hicieron un examen médico completo en el hospital de la fuerza aérea. Los resultados fueron positivamente terribles: Estoy totalmente incapacitado para desempeñar servicio de vuelos.

Con enorme ansiedad he seguido los últimos acontecimientos que se han sucedido en el frente.

Los rusos avanzan inexorablemente acercándose a la frontera oriental alemana. Nuestros ejércitos en Rusia están

completamente exhaustos. Desde 1941 las divisiones que combaten allí han estado en constante acción sin la menor tregua; los refuerzos que se tenían destinados para ir en auxilio de ellas han tenido que ser desviados para las defensas de Occidente.

¡Qué farsa más amarga y más trágica! ¡Pensar que las democracias de Occidente se hayan convertido en compañeros de armas de los bolcheviques! Desde hace años, en el Oriente, los soldados alemanes han estado librando heroica batalla contra el comunismo soviético, luchan por salvar no solamente a Alemania sino a toda la gama de la civilización occidental de la amenaza de la revolución del mundo asiático. Deberíamos llegar a un acuerdo con las potencias occidentales, tan pronto como sea posible y formar con ellas un frente único contra las fuerzas del bolchevismo que representan el enemigo número uno de la libertad, la humanidad y nuestra civilización en general.

Si esta guerra termina con el colapso de Alemania, significará la victoria más grande y decisiva de las fuerzas del bolchevismo y de la revolución mundial.

JULIO 20 DE 1944

¡Intentaron asesinar al Führer!

Una oleada de intensa indignación invade el corazón de todo el pueblo alemán. ¿Qué motivo podrían tener los conspiradores? El soldado alemán, común y corriente, que actualmente lucha, considera la fallida revuelta como traición de las peores: es una infamia.

Conocemos perfectamente los defectos del régimen nazi, con sus torpezas y sus excesos; vemos que las condiciones del Reich dejan mucho que desear y que la eliminación de este estado de cosas, en nada satisfactorio, será la primera tarea de

los soldados alemanes que combaten, tan pronto como termine la guerra.

Pero, primero es lo primero. El problema inmediato reside en la misma Alemania, porque la existencia del Reich está en juego. De su supervivencia depende la liberación de Europa de la amenaza bolchevique y en un momento tan crítico de la guerra, una revolución no puede considerarse sino como alta traición y un crimen contra la civilización de Occidente. Ya hay bastante tragedia en el mundo, sin necesidad de eso. Todos los europeos que luchan contra las hordas asiáticas en el Frente Oriental, han sido apuñaleados por la espalda con la invasión de Occidente.

AGOSTO 6 DE 1944

Hace dos meses que vivo en las montañas, a la orilla del Lago Tegernsee. Mis heridas han sanado y he logrado notable mejoría. No puedo dejar de pensar en mis camaradas, en estos momentos de peligro y grandes dificultades; me siento avergonzado de mí mismo al vivir aquí como un gran señor en un palacio.

Hoy supe que Jonny Fest ha muerto también en acción; derribado por Thunderbolts. Es un golpe terrible.

AGOSTO 10 DE 1944

Un examen médico, que duró dos días, que me hizo la Junta, dio por resultado otro nuevo chasco. No estoy capacitado para volar.

Mis documentos médicos y mi historia clínica, incluyendo lo resuelto por la Junta, son puestos en mis manos con instrucciones de entregarlos al médico de la nueva unidad a la que sea asignado. Me olvidaré de hacerlo. La pérdida de la memoria tiene sus compensaciones.

AGOSTO 11 DE 1944

Mi antiguo escuadrón ha regresado a Wunsdorf en busca de un breve descanso. Viajo hasta ese punto y visito a mi viejo amigo Krupinsky.

Más tarde me reporto por teléfono a la división y les digo que fui dado de alta, como capacitado; recibo instrucciones de proceder a Francia con el mismo escuadrón, a fin de hacerme cargo del mando del Tercer Escuadrón del Ala de Vuelos de Combate Núm. 1.

AGOSTO 12 DE 1944

Llevando sesenta y cuatro aparatos y ya al caer la tarde, se nos transfiere a Wiesbaden.

Krupinsky se ve obligado a arrojarse en el paracaídas al incendiarse su aparato; resulta herido y es internado en el hospital, de manera que temporalmente, me quedo al mando del escuadrón después de aterrizar en Wiesbaden.

AGOSTO 13 DE 1944

Ya muy tarde, al llegar la noche, recibimos órdenes de movilizarnos hacia el frente. Cuando volamos sobre el maizal que ha sido acondicionado para servirnos de punto de aterrizaje no hay casi nada de luz.

El primer teniente Kirchner se estrella contra un poste de teléfonos y resulta muerto. Es un milagro que los demás aparatos logren aterrizar sin novedad. Cada vez que uno de ellos toca tierra, se levantan enormes nubes de polvo que quitan toda visibilidad.

Durante la noche me llevan en automóvil al sitio donde se encuentra el Tercer Escuadrón del Ala de Vuelo de Combate Núm. I (III/JG. 1) para tornar el mando de mi nueva "pandilla".

Con gran asombro, descubro que voy a substituir al capitán Woitke, mi primer comandante en acción que tuve al principiar la guerra. Nos estrechamos la mano cuando me presento y parece que repentinamente los años vuelven atrás y que una vez más soy el joven e inexperto piloto que se reporta ante él en la primer comisión de servicio activo, cuando estaba en el Segundo Escuadrón del Ala de Combate Núm. 52.

Woitke ríe ante la cara de sorpresa que pongo. Yo había dado por hecho que este viejo soldado, con toda su prioridad y experiencia sería, por lo menos, teniente coronel.

Hace pocos días fue derribado y resultó herido. La ya gigantesca apariencia de este hombre se hace todavía mayor porque tiene enyesado el pecho y el brazo izquierdo. Parece que los rumores de que continuamente se dedica a beber no han sido tomados con mucha tolerancia por el Alto Mando de la Fuerza Aérea.

AGOSTO 14 DE 1944

En mi primera misión de vuelo, subo en la mañana temprano acompañado de otro aparato que hace las veces de ala.

Volando sobre Rennes encontramos a seis Thunderbolts. Saliendo de entre las nubes, en un momento oportuno, logro derribar uno de ellos que explota a mitad del aire. Inmediatamente me retiro y oculto nuevamente en el banco de nubes, de donde regreso a la base. Sobre un camino que corre abajo de donde estamos, observo una procesión de "jeeps¯ con remolques pequeños. Descendemos y los

ametrallamos. Uno de los "jeeps" se incendia y cae del terraplén envuelto en llamas.

Por la tarde volamos en dos ocasiones más, escoltamos a nuestros bombarderos de combate que atacan las posiciones americanas al Norte de Rennes.

AGOSTO 15 DE 1944

El tiempo se ha hecho insoportablemente cálido y sofocante.

Una vez más volamos escoltando a nuestros bombarderos de combate. En una pelea furiosa hago subir mi récord a veintiocho aparatos al derribar otro Thunderbolt.

En total se efectúan seis misiones de vuelo durante el día.

AGOSTO 16 DE 1944

A la madrugada llegan Spitfires que atacan nuestro aeródromo y ametrallan la zona de dispersión de la escuadrilla Núm. 10, pero sin causar muchos daños. A la cabeza de una sección, despego en persecución de ellos y logro derribar uno sobre Etampes.

Durante el día se efectúan dos misiones de vuelo, pero sin éxitos dignos de anotarse. Atacamos y ametrallamos las columnas de transportes aliados.

AGOSTO 17 DE 1944

A las 10:00 horas aparece un intruso en misión de reconocimiento sobre nuestra pista de aterrizaje; precisamente en los momentos en que algunos de nuestros aparatos

descienden sobre ella. ¡Ese maldito nos va a echar encima sus bombarderos!

Y así sucede. Una hora más tarde ocho bombarderos de combate se presentan y ametrallan las zonas de dispersión, destruyendo uno de nuestros aviones. Antes de que se asiente la polvareda, salgo de mi abrigo camuflado y despego en persecución de los incursionistas; pero en lugar de alcanzarlos, me encuentro con un Lightning que vuela solo, aparentemente también en misión de reconocimiento. Sobre la villa de Auxonette logro derribarlo.

Por la tarde, en los momentos en que regresamos de las operaciones efectuadas contra los tanques americanos que van avanzando y nos disponemos a aterrizar, la pista se convierte en una multitud de géiseres de tierra que hacen erupción. En el cálido cielo que se extiende sobre nosotros pululan un grupo de Marauders; los atacamos a pesar de que casi no nos queda combustible y mis hombres derriban tres aparte de otro más que se acredita a mi cuenta.

Nos vemos obligados a aterrizar en Bretigny debido al gran número de hoyancos profundos que hay en nuestra pista.

Por la noche, el escuadrón es transferido a Marolles.

AGOSTO 18 DE 1944

Desde arriba de Etampes, los americanos presionan en dirección al Sena, al Norte de París.

Se ordena el traslado del Ala a Vailly, que queda al Este de Soissons. Inmediatamente se organiza una cuadrilla de zapadores con tractores rápidos para que reciban la formación de aviones conforme vayan llegando.

Junto con los otros escuadrones que constituyen el Ala y con mis cuarenta aviones, ametrallamos las columnas

enemigas de abastecimiento, cerca de Avrenges. Volando sobre Lisieux logro derribar un Mustang y cinco minutos más tarde cae otro bajo el impacto de mis cañones.

AGOSTO 19 DE 1944

Hubo un tiempo en que acostumbraba contar por veranos los años de mi vida.

Ahora es diferente. Este verano se asemeja más a una pesadilla de la que no hay despertar. Estamos en Francia, en el mes de agosto, el calor es agobiante y la muerte levanta su cosecha de sangre; día a día procuro evadir el golpe de su guadaña y lo peor es la espera; esa espera del momento en que la guadaña siegue mi vida como lo ha hecho con las de los demás; esa espera en que las horas desesperadamente lentas se convierten en días e inexorablemente un día sucede al anterior. No temo a la muerte, porque es rápida; la he podido evadir bastantes veces en el pasado para saber lo que es; pero este horrible esperar y la incertidumbre del momento en que recibiré el golpe . . .

Entre una y otra misión, me acuesto a descansar fuera de mi tienda de campaña o me deslizo perezosamente en una canoa de hule sobre el Río Aisne, que está solamente a unas cuantas yardas tras la sala de operaciones; el agua es clara como un cristal y con una lanza trato de cazar a los lucios que asoman por sobre las piedras que forman el lecho del río; los peces de rapiña, glutinosos, se sacuden locamente en su agonía al extremo de la lanza y salpican las aguas manchadas de rojo . . . Cuando me llegue el turno, todo pasará con mayor rapidez.

Me he vuelto taciturno, nunca hablo a menos que sea absolutamente necesario, y únicamente lo hago con mi ayudante, o con el médico o el administrador. Mi ayudante es un capitán austríaco, lo suficientemente viejo como para ser mi padre; el médico es un tipo lujurioso que no piensa

en otra cosa que no sea su propia comodidad y sus mujeres; y el administrador no puede tener la boca cerrada, habla y habla todo el tiempo.

Desde que regresé al frente de operaciones no me ha llegado ninguna carta personal. Da lo mismo. Serían las cartas de Lilo contándome de la casa y las niñas. Es mejor no acordarse de ellas en estos momentos.

Extraño a Jonny Fest: estaría aquí ahora conmigo. Ese muchacho alto, de pelo rubio, ¿por qué, de entre todos los demás, habría de tocarle a él caer bajo el golpe de la guadaña?

Hace días que el sol abrasa despiadadamente; cada vez que corro el dosel de la cabina, siento como si cerrara la tapa de mi propio ataúd: el sudor me corre por todos los poros y al aterrizar, después de terminar una misión, tengo la camisa pegada a la espalda.

Cada día parece ser toda una eternidad. Nada queda ya, como no sean nuestras operaciones que son un infierno y la interminable espera; ese constante esperar, que destroza los nervios, porque tarde o temprano llegará, inevitablemente, el golpe mortal. Las noches no sirven de alivio, se sienten cortas, abrumadoras, sofocantes y la tensión nerviosa no llega a desaparecer ni un solo momento.

A las 3:00 horas, todos los días, suena el teléfono que tengo a la cabecera de la cama. Es el llamado de la jefatura; recibo las órdenes de operación para el curso del día: servicios de patrullas, escoltas a los bombarderos de combate: vuelos a bajo nivel para atacar ametrallando éste o aquel blanco en uno u otro sector; después me entregan el informe de los aparatos en servicio, que rinde el ingeniero. Cada día disminuye más el número de aviones.

Durante el día de hoy el escuadrón deberá atacar blancos enemigos en la zona norte de París. Los americanos han avanzado hasta el Sena, desde el sector de Lisieux-Argentan. Al Sur de París ya cruzaron el río.

Salimos cuatro veces y en ninguna de ellas fue posible realizar nuestros propósitos porque siempre se nos intercepta y excede en mucho el número de aviones de combate enemigos que nos salen al encuentro antes de llegar a la zona que tenemos marcada como meta.

He desarrollado un sentido casi pavoroso de confianza en los combates aéreos; parece como si tuviera los instintos de un cazador de nacimiento, actúo tranquila y deliberadamente, como si una mano invisible me estuviera guiando. En verdad que no hay nada heroico en esta actitud. Cada vez que tengo al enemigo en el centro de la mira, invariablemente comete un error elemental en su táctica; lo veo estrellarse, fría y desapasionadamente, sin la menor sensación de haber logrado un triunfo. De esta manera, el día de hoy, he derribado tres Thunderbolts, solamente por pura suerte.

Pero, ¿de qué sirve? Cinco de nuestros aparatos no regresan y eso es malísimo, porque la pérdida de cinco aviones o cinco pilotos, significa tanto como si derribáramos cincuenta naves enemigas.

AGOSTO 28 DE 1944

El enemigo trata de cruzar el Sena sobre puentes hechos con pontones, entre Vernon y Mantes. Incesantes patrullas de aviones de combate forman un palio, junto con un cordón de baterías antiaéreas concentradas que protegen el cruce.

Ayer, durante seis misiones efectuadas por el escuadrón, perdimos doce aparatos. Estamos aniquilados.

Hoy en la mañana, el informe de aviones en servicio se reduce solamente a cuatro, capaces de entrar en acción. Hay dos más que tienen el fuselaje en pésimas condiciones y que pueden efectuar vuelos pero no de combate; son positivos

huacales tan aporreados que no voy a mandar a mi gente a que sucumba tratando de luchar en ellos.

De manera que a las seis de la mañana se recibe una llamada telefónica de la Jefatura de Estado Mayor del Cuartel General del Cuerpo que me pone furiosa reprimenda:

"Hoy en la mañana reportó usted solamente cuatro aparatos en condiciones de entrar en acción. Acabo de saber que todavía puede usted volar seis. ¿Está loco? ¿Se da usted cuenta de la situación tan seria que debemos confrontar? Eso no es más que sabotaje y no voy a tolerarlo. Absolutamente todos los aviones deben salir al combate. ¡Esas son órdenes!"

Brama como toro. Nunca me habían reprimido en esta forma desde que terminé mi entrenamiento básico como recluta de la fuerza aérea. Estoy tan furioso que difícilmente puedo controlar mi cólera. ¿Por qué he de hacerle caso a un mono presumido? ¡Y todavía tiene el descaro de acusarme de sabotaje! Los estrategas de escritorio y héroes de estado mayor me dan náusea; no conocen nada de los problemas que surgen en el frente de operaciones, con los que debemos contender y mucho menos les importa nada.

Decido volar personalmente en uno de los aviones que están en pésimas condiciones y dejo que mi ayudante, el cabo Doering, vuele en el otro. De acuerdo con las órdenes de operación, debemos despegar a las ocho horas y encontrarnos con los demás escuadrones del ala sobre la zona de Soissons. Ya entonces debo tomar el mando de toda la formación de aviones de combate.

Los motores se echan a andar dos minutos antes de la hora cero; salimos de bajo la maleza camuflada que nos sirve de hangar y nos elevamos; no hay pista sino únicamente un tramo de tierra floja; mi aparato se arrastra pesadamente y con enorme dificultad desarrolla velocidad, y es cuanto

puedo hacer para despegar a tiempo y librar los árboles que hay en el extremo lejano del campo.

Doering trata de elevarse demasiado pronto y el aparato hace un "stall", el ala izquierda se desprende y el aparato se estrella en los árboles, se incendia y Doering resulta muerto instantáneamente . . . Ahora sólo quedamos cinco.

La orden del oficial de Estado Mayor en el Cuartel General es peor que una locura; simple y sencillamente, ¡es un crimen!

La base se comunica por radio avisándome que los otros escuadrones no pueden despegar del campo porque sus aeródromos están siendo ametrallados en esos momentos por bombarderos enemigos de combate.

—Váyanse al sector Siegfried-Gustav.

Al Norte de Soissons queda el pequeño poblado de Tergnier; es un importante entronque de ferrocarril, en el sitio donde el Canal del Somme se une con el Río Oise. Como marca conspícua sobre el terreno puede distinguirse a gran distancia y sobre ese lugar, el Tercer Escuadrón del Ala de Combate Núm. 1 que da su última batalla contra los americanos en suelo de Francia.

Nos encontramos más de sesenta Thunderbolts y Mustangs en esta zona; no puede haber escapatoria, simplemente es el fin. Todo lo que me resta por hacer es dar la orden de atacar; así, por lo menos, tanto mis hombres como yo, podemos reclamar haber ganado una victoria moral.

La base todavía sigue tratando de darme órdenes; apago el radio y . . . ¡que se vayan al diablo!

Mi aparato no puede subir a más de 10,000 pies de altura, es muy lento y no responde. Estoy seguro de que esta es la última vez que vuela.

La batalla no dura más de unos cuantos minutos; el primero en caer es el cabo Wagner, que no logra escapar de su avión en llamas. Veo después cómo se incendia otro aparato y el sargento de vuelo Freigang se arroja en su paracaídas; momentos después cae envuelto en llamas el compañero que llevaba como ala.

Eso nos deja solos a mi ala, el sargento Ickes y a mí. No puede haber salida para nosotros y si este ha de ser el fin, por lo menos tengo que vender mi vida tan cara como sea posible. Si martilleo sobre uno de los yanquis podré llevármelo conmigo . . .

Los proyectiles convergen hacia nosotros de todas partes; las balas golpean sobre mi avión como granizos y gradualmente le hacen perder velocidad de vuelo; Ickes permanece a mi lado; sigo describiendo círculos en un radio tan corto como es posible; un Mustang se coloca tras de mí y no puedo sacudírmelo; mi avión es demasiado lento, como si se sintiera muy cansado y no pudiera seguir volando más. Más balas siguen estallando en el fuselaje, a mis espaldas.

Con un último esfuerzo de la máquina levanto el avión y asciendo, medio giro a un lado y quito el acelerador. El Mustang que viene siguiéndome no esperaba esto, de manera que pasa vertiginosamente y queda frente a mí, aunque un poco más abajo. Claramente distingo la cara del piloto que voltea a verme. Demasiado tarde para que intente escapar clavándose, voy sobre él y por lo menos puedo acribillarlo si es que no logro derribarlo. Estoy helado y mi única emoción, por primera vez en mi vida, es un odio personal, intenso, contra mi enemigo; mi único deseo es destruirlo.

La distancia se acorta rápidamente; sólo nos separan unos cuantos pies; la descarga que hago da directamente en el fuselaje de su avión; pero estoy apuntando al piloto; su motor comienza a lanzar llamas. ¡Caeremos juntos!

Siento un sacudimiento violento al primer impacto; veo cómo se dobla y desprende mi ala derecha. En menos de un segundo arrojo el dosel y estoy fuera del asiento y en los momentos en que soy lanzado al vacío se produce feroz llamarada, mientras el Messerschmitt y el Thunderbolt se funden en uno solo como enorme bola de fuego.

Poco después, mi paracaídas se abre oscilando por encima de mi cabeza, mientras que a unos seis u ochocientos pies de distancia, un poco más alto, se desliza, abierto, otro paracaídas: es Ickes.

Arriba y en todo nuestro alrededor, los americanos continúan disparando, describiendo círculos y dando vueltas como locos; pasan varios minutos antes de que se den cuenta de que ya no queda un solo Messerschmitt en el cielo.

Un Thunderbolt se acerca en dirección a mí y . . . ¡abre el fuego! Por instantes que parecen ser eternos el corazón deja de latirme, levanto las manos y me tapo la cara . . .

¡Falló!

Da la vuelta y regresa, pero esta vez dispara sobre Ickes. Veo cómo repentinamente el cuerpo de mi camarada se desploma sin vida. ¡Pobre Ickes!

¡Qué manera más asquerosa, más sucia de pelear! La guerra no es un encuentro de futbol, pero todavía existe algo semejante a un juego limpio.

Desciendo a tierra en un claro del bosque; no tengo idea de si estoy en el lado alemán o tras las líneas enemigas; por lo tanto, empiezo por ocultarme entre la densa maleza. Allá arriba, los americanos vuelan alejándose hacia el occidente.

Es maravilloso este momento de descanso; enciendo un cigarrillo y me tiendo sobre las sedas del paracaídas, inhalando pleno de gratitud el humo que obra como calmante. Como

medida precautoria me quito las insignias que llevo en los hombros y me echo a la bolsa la Cruz de Oro Alemana. Llevo puesta una chamarra de cuero americana, una camisa de seda sport, color azul oscuro, pantalones ya decolorados y zapatos de calle color negro. La apariencia es en todo tan poco prusiana que nadie podrá reconocerme inmediatamente y decir que soy alemán. Pronto se justifican mis precauciones.

Aproximadamente unos quince minutos después de haber descendido a tierra, veo a cuatro franceses vestidos de civil, que están al otro extremo del claro; gesticulan desatinadamente al hablar. Con mis conocimientos del francés que aprendí en la escuela, puedo entender que andan buscándome; cada uno de ellos quiere buscar en distinto lugar; me doy cuenta que están bajo la impresión de que el paracaidista es americano. Los cuatro van armados. Evidentemente son terroristas subterráneos que pertenecen a la Resistencia Francesa.

Saco la pistola que llevo oculta bajo mi voluminosa chamarra de cuero. Los cuatro han empezado a buscar entre la maleza; es inevitable que me descubran, tarde o temprano, de manera que decido salirles al encuentro. Los cuatro se sorprenden al verme y en un momento me rodean, cubriéndome, cuatro ametralladoras de mano. Este es el momento en que debo conservar la calma y la astucia. Desde el fondo de sus almas temperamentales, los franceses sienten un odio encarnizado contra los alemanes. No los culpo, porque sin duda me sentiría lo mismo si estuviese en su lugar. Ahora, que si estos malditos llegan a darse cuenta que soy alemán, me cargarán de plomo, tan seguramente como que Dios hizo las manzanas. De manera que me adelanto con toda serenidad y en la forma más amistosa posible los saludo hablándoles en inglés:

—¡Hola, muchachos!

La expresión severa de sus rostros va cambiando gradualmente hasta dejar dibujada una sonrisa. Me han tomado por un yanqui.

Con mi mejor acento americano, procedo entonces a preguntarles en francés bien mascullado, si pueden ayudarme a encontrar a mis "camaradas":

—¿Voulez-vous aider moi trouver mes camerades?

Inmediatamente me explican cuál es nuestra posición. Como a una milla de distancia se halla una unidad blindada americana de tanques Sherman; sin embargo, debemos tomar nuestras precauciones porque el lugar está todavía infestado de cochinos *boches*. Se sigue combatiendo en todo nuestro alrededor y en realidad, por primera vez oigo el estallido distante de los cañones.

El más alto de los franceses, que es un tipo completamente repulsivo, lleva en la mano una ametralladora alemana; en absoluto me agrada su aspecto; se ha quedado atrás, sospechosamente quieto. ¿Acaso duda que sea yo lo que pretendo?

Nos abrimos paso por entre la densa maleza hasta que llegamos al terraplén de un ferrocarril.

Se escucha el repentino tableteo de una ametralladora alemana, cuyo sonido es semejante al de una M.G. 45; está bastante cerca y los tres franceses que van adelante se dejan caer de bruces, pero el bandido alto permanece de pie muy cerca de donde yo estoy; evidentemente no tiene intención de perderme de vista. Del otro lado del ferrocarril llega el estruendo que hacen los motores de tanques pesados que vienen acercándose. Les pregunto hacia donde conduce la vía y me dicen que a Amiens.

¡Amiens! ¿Pero es que realmente me desvié tanto durante la lucha en el aire? Hace tiempo que la ciudad ha estado en manos de los americanos. ¡Qué diablos! No

quiero pasar el resto de la guerra sentado en un campo de prisioneros en algún lugar de los Estados Unidos.

Me informan que el poblado más cercano es Nesle, de manera que el Canal del Somme debe quedar en alguna parte, hacia el Norte. De acuerdo con los informes matutinos del servicio de inteligencia, se halla todavía en poder de nuestras fuerzas, de manera que tengo que seguir rumbo al Norte; pero, ¿cómo voy a deshacerme de estos malditos franceses?

Vuelve a escucharse el estruendo de artillería pesada; el sonido viene del oeste. Cautelosamente, los franceses cruzan las vías y me hacen señas de que les siga; pero el grandote permanece atrás de mí, con la ametralladora en las manos; si no fuera por esto, podría dar media vuelta y perderme entre los bosques corriendo rumbo al norte.

Unos cuantos cientos de yardas más adelante, llegamos a la orilla de una carretera; corta la campiña en línea recta, como flecha y puede verse a millas de distancia.

Nuevamente se escucha el fuego de las ametralladoras que viene de la izquierda; los tres primeros franceses cruzan el camino con todo cuidado, pero el gigantón se adelanta dos o tres pasos siguiéndolos y después voltea y se me queda mirando. Nuestros ojos se encuentran y tengo la sensación plena de que me ha reconocido. ¡Debo irme! No habrá otra oportunidad para huir, tiene que ser ahora o nunca.

Me echo a correr en dirección al bosque, el grandulón se lanza tras de mí antes de que sus camaradas puedan darse cuenta de lo que pasa; levanta su ametralladora y empieza a disparar; me dejo caer tras un montón de tierra que hay, y las balas dan en tierra a mi alrededor. El bandido vacía su cargador, debe quitar los ojos del blanco el tiempo suficiente para insertar uno nuevo; tengo el tiempo preciso para sacar la pistola y botar el seguro; salto sobre él, que ya levanta

otra vez el arma y le disparo una sola vez. Es bastante. Rueda muerto con una bala en el cráneo. Le quito la ametralladora y aclaro:

—Lo siento, amigo mío, pero el que da primero vive más.

Jadeante, lucho por abrirme paso entre la densa maleza; las ramas de los árboles me azotan la cara; sin embargo, los otros tres franceses se han quedado muy atrás.

Quince minutos después tropiezo con una patrulla alemana; son soldados que pertenecen a una de las unidades blindadas. Al llegar a Chauny, el comandante de un destacamento aéreo me presta su automóvil y así, ya tarde, en la noche, regreso al sitio donde está mi pista.

He ocupado un viejo castillo francés para las oficinas de la comandancia; mi ayudante, el capitán Marschall, el médico, el ingeniero en jefe y el capitán Wessels, que está al mando de las fuerzas de la estación, se encuentran sentados todavía en el comedor y me dan la bienvenida con gran aspaviento; sin embargo, sus rostros se tornan sombríos y lóbregos cuando les cuento la suerte que tuvieron nuestros camaradas.

Antes de terminar mi historia, recibo una llamada telefónica del ala; el comandante está al otro extremo de la línea y las noticias que me da son muy poco alentadoras: Los tanques enemigos han hecho un avance inesperado, partiendo de Chateau-Thierry hacia Soissons y Fismes. En estos momentos se combate ferozmente en derredor de estas dos ciudades. Una de las puntas de lanza compuesta por divisiones blindadas se halla solamente a unas cuantas millas al sur del campo donde nos encontramos nosotros; otras fuerzas enemigas nos tienen cortados por el lado Este; la presión que ejerce el enemigo en el norte va en dirección a Laon.

Si no puede contenerse el avance aliado en el sector de Laon, entonces sí que realmente quedamos en situación más que

crítica; por ende, se da inmediatamente la voz de alarma a todas las escuadrillas y se dan órdenes para que el escuadrón evacue el campo y se traslade a un punto cercano a la villa de Beaumont en Bélgica. Hace varios días, estuve allí en misión de reconocimiento para encontrar una faja que sirviera de pista de aterrizaje, anticipándome a una posible retirada. Tenemos ya en el sitio una pequeña cuadrilla de avanzada.

AGOSTO 29 DE 1944

Trabajamos incesantemente durante la noche.

Seis horas después de haberse recibido la orden de evacuación, la pista queda completamente despejada; los puntos de dispersión que usan las escuadrillas, la sala de operaciones del escuadrón y la comandancia; los talleres móviles de reparación, en fin, todo queda desmantelado. 128 vehículos van ya en camino a Beaumont llevando hasta la última pieza de equipo, así como a las tripulaciones de tierra del escuadrón que integran más de 600 hombres.

He dado órdenes para que cada vehículo haga el viaje individualmente, y no se formen convoyes; esto con el fin de reducir el peligro de bombardeos y ametrallamiento desde el aire. Los pocos caminos que no están bloqueados por el enemigo se encuentran congestionados en varias millas por los vehículos que se retiran en convoy.

Los residentes civiles franceses que hay en el castillo se han puesto sus ropas domingos para dar la bienvenida a los libertadores americanos con cestos llenos de flores y frutas. Quedan horrorizados cuando los tanques Sherman comienzan a bombardear el edificio. Hasta en el momento en que una preciosa chiquilla francesa, hermosamente ataviada y con su mejor vestido está sirviéndome el desayuno a hora temprana, el proyectil lanzado con un mortero estalla en la torre del castillo.

El enemigo ha llegado ya a la villa contigua que está a menos de una milla al sur de donde estamos; apenas hace una hora que la escuadrilla Núm. 8 tenía alojados a sus ordenanzas en ese poblado. A lo largo del camino que media entre ese punto y nuestro cuartel general, nuestra infantería, sobre la ribera norte del Aisne, va retrocediendo lentamente, cubierta por los tanques y en dirección de Vailly.

Afuera y sobre la pista de despegue, están enrollando el último tramo de cable telefónico que es cargado en el último de los vehículos del escuadrón: un "jeep" de señales, que emprende la marcha cruzando el puente sobre el Aisne.

Desde la loma, al norte de Vailly, me detengo para contemplar por última vez nuestro campo aéreo abandonado y mientras lo hago, los puentes que hay tras de nosotros van siendo demolidos en una serie de terríficas detonaciones.

Mi veloz Ford V-8 resulta ideal para abrirse paso entre el tráfico congestionado y la gran confusión que reina sobre el único camino todavía disponible que conduce a Laon. La misma ciudad fue bombardeada por varias oleadas de "Marauders" apenas una hora antes de que lleguemos a ella y en estos momentos se encuentra en llamas de uno a otro extremo. Los caminos de acceso están bloqueados por los convoyes de transporte alemanes que están a merced de los continuos bombardeos y ametrallamiento por el enemigo. Se hallan expuestos a dichos ataques y prácticamente indefensos; por dondequiera hay vehículo envueltos en llamas.

Durante varias horas me oculto en un matorral que hay cerca del camino principal; esperamos que terminen los ataques, pero ya está oscureciendo antes de que podamos atravesar las calles llenas de incendios en la ciudad de Laon.

Hay un problema que me preocupa sobre manera: ¿Qué habrá sido de mi gente?

Manejar de noche, con los fanales a media luz, requiere intensa concentración. El chofer y yo nos turnamos al volante. Convoyes interminables siguen congestionando el camino; infinidad de vehículos se salen de la ruta o quedan parados. Los miembros de la Resistencia Francesa han sembrado la carretera de clavos y pequeñas minas que explotan al ser tocadas. Me alegro de haber ordenado que pusieran unos cepillos en todos mis vehículos, delante de las ruedas con el fin de protegerlas contra reventones.

Al amanecer me siento exhausto; la fatiga y la tensión nerviosa de las últimas cuarenta y ocho horas empieza a tener sus efectos; desvío el carro sacándolo del camino y me oculto en un refugio de madera. Pocos minutos después estoy durmiendo el sueño de los muertos.

SEPTIEMBRE IQ DE 1944

Hasta el último de los vehículos pertenecientes al escuadrón llegó a Beaumont. A pesar de los continuos bombardeos y ametrallamiento desde los aviones, durante el día, y las actividades terroristas la Resistencia Francesa, por la noche, ni uno solo de todos se perdió en el camino.

Estoy profundamente conmovido, tanto por los informes que recibo sobre la situación que empeora cada momento, como por lo que yo mismo he visto durante los últimos días sobre las carreteras de Francia.

Parece imposible organizar una resistencia efectiva al avance del enemigo que viene de todas partes. Algunas de las fuerzas selectas, armadas, y unidades de paracaidistas todavía luchan desesperadamente. Sin embargo, hablando en sentido general, nuestros ejércitos sufren más por falta de moral en los combates. Me da náusea el disgusto de tener que contemplar a nuestras fuerzas de ocupación que se dedican a empacar, sin abrigar el más mínimo pensamiento de presentar resistencia, después de haber sido estacionadas en

Francia durante varios años. Su seguridad personal parece ser todo lo que importa tanto a la administración civil como a los oficiales del gobierno militar. La retirada ha degenerado en una desbandada cobarde y presa de intenso pánico en donde el contacto con el enemigo debe evitarse a toda costa. Durante años, los oficiales y jefes administrativos de estas unidades han estado gozando de una vida de lujos, paradisíaca, en toda Francia. Se ha perdido todo concepto del deber militar fundamental. Sacos y equipajes, es lo que congestiona todos los caminos; los vehículos van atiborrados de cajas llenas de artículos y provisiones personales, producto del pillaje. A menudo sus amigas francesas viajan con ellos para participar en el despojo.

Si llegáramos a perder esta campaña, a la conducta de las mujeres francesas debería atribuirse la mayor parte de las responsabilidades. Noches de pasión y libertinaje han minado la moral de nuestros oficiales y soldados; no están ya dispuestos a sacrificar su vida por la gloria de la Madre Patria, gracias a la colaboración entusiasta de esas mujerzuelas, aficionadas o profesionales.

Si fuera comandante en jefe, haría una limpia de todos ellos con una orden lacónica y unos cuantos consejos de guerra. Por lo menos eso le debemos a los soldados alemanes q e después de tantos años siguen todavía luchando heroicamente en el Frente Oriental. Aquí en el Occidente, a resistencia es esencial, a fin de que nuestros ejércitos de allá, puedan cumplir con su misión histórica y salven a Europa del bolchevismo. La crema de nuestra juventud europea integra las divisiones alemanas junto con las unidades de voluntarios internacionales que ahora luchan por contener el lento pero inexorable avance de la aplanadora rusa. No se detendrán nunca si ahora cedemos a su empuje.

El destino de mi escuadrón no se ha resuelto todavía. Por el momento, tengo órdenes de construir otra pista cerca de Manches. Tengo aproximadamente 1,000 soldados y otros

tantos trabajadores civiles belgas que están dedicados a esta labor.

SEPTIEMBRE 10 DE 1944

Todavía no llegan ni pilotos ni aviones de repuesto.

Hace varios días que el escuadrón fue trasladado al Westerwald. En varias ocasiones he volado junto con la Escuadrilla de la Comandancia del Ala. La lucha contra bombarderos de combate enemigos me ha dado oportunidad de aumentar todavía más el récord de aviones que he derribado hasta la fecha.

Aquí en el Reich la situación es completamente caótica desde que Himmler, el líder del Reich, se hizo cargo de las fuerzas de reserva. Tal parece que el Führer está transfiriendo el mando de los servicios armados, de manos de sus propios jefes militares a las de los líderes del partido político. La reputación que Hitler estableció para sí mismo, al principiar la guerra, como "el más grande genio militar que ha conocido el mundo", se está evaporando lenta pero definitivamente. Mejor haría en dejar que sus generales experimentados se encargaran de dirigir la guerra.

Hace pocos días asistí a una junta celebrada con el general Galland, Jefe del Comando Aéreo de Combate. Existe la posibilidad de que mi escuadrón sea dado de baja totalmente, debido a la extraordinaria dificultad que representa volver a dotarlo de la fuerza que anteriormente tenía. La producción de nuestra industria de aviones se ha visto seriamente impedida por los constantes ataques aéreos que lanzan los aliados. Casi todas las fábricas de hidrogeneración han sido destruidas, y la escasez de combustible se ha tornado en asunto de muy graves preocupaciones.

Además, el mayor obstáculo con que se tropieza para reorganizar mi escuadrón, parece ser el problema de reunir el personal capacitado. La gran mayoría de pilotos de combate experimentados han perecido en acción o están heridos.

Tanto en el Frente Oriental como en el occidente, día a día nuestras líneas del frente van acortándose poco a poco. Seguimos todavía en espera de la nueva "arma secreta".

Particularmente nosotros, los pilotos de combate, anhelamos vehementemente el momento en que los aviones de propulsión a chorro sean lanzados al frente de operaciones. De acuerdo con una orden idiota que dio Hitler hace varias semanas, los primeros aparatos de esta índole que salgan de la planta armadora, serán usados únicamente para ejercer represalias *(Vergeltungswaffe).*

En actitud colérica, Hitler desoye las protestas que hacen todos los comandantes de la unidad de combate, no solamente de Galland sino hasta del mismo Goering. Tenemos prohibido discutir, ni siquiera la posibilidad de usar con efectividad los aviones de propulsión a chorro en nuestras operaciones.

En defensa del Reich, el Comando Alemán de Combate está sangrando lenta pero mortalmente; los ingleses y americanos están arrasando materialmente nuestras ciudades y fábricas, con precisión implacable, y práctica mente sin la menor oposición: ¡En estas condiciones Hitler tiene la sola obsesión de ejercer represalias!

Si tan solo pudiéramos contar con una o dos alas que operaran con el nuevo ME 262S, habría todavía buena oportunidad de que el Comando Alemán de Combate Aéreo lograra salvar la situación. Si no se lleva a cabo esto, la guerra aérea está perdida.

2 DE OCTUBRE DE 1944

Hace dos días fui trasladado a la Octava División de Combate. Mi escuadrón ha sido transferido al Río Danubio, al Norte de Viena. Aquí recibiré a los pilotos y aviones de repuesto antes de ser comisionado para entrar en operaciones en el sector húngaro.

Tuve hoy en la mañana un encuentro feliz. El primer oficial de Estado Mayor de la División, me llevó a recorrer las oficinas generales para presentarme a los jefes de los distintos departamentos. En la Sección de Inteligencia, ¿a quién habría de encontrar si no al primer teniente Günter Gerhard? Apenas puedo creer lo que veo, porque se trata de mi viejo amigo, a quien hace dos años reportaron como muerto en combate. A Günter también le informaron que yo había caído en el gran panteón de occidente.

Esta ha sido una de las sorpresas más felices que he tenido en el curso de la guerra. A solicitud mía, Günter es trasladado inmediatamente a mi escuadrón, para sustituir al capitán Marschall, ocupando el puesto de uno de mis ayudantes. Mi viejo amigo se siente también encantado de cambiar su existencia más bien lúgubre en el estado mayor del Cuartel General por la limpia atmósfera de una unidad en campaña.

7 DE OCTUBRE DE 1944

Durante los últimos días hemos tenido una corriente ininterrumpida de pilotos de repuesto que llegan comisionados a presentarse ante mí en la sala de operaciones. Entre ellos, hay viejos rostros familiares de hombres que vuelven al servicio activo después de sanar de las heridas que sufrieron;

algunos son antiguos pilotos bombarderos, cuyas unidades han sido licenciadas.

Nuestros aviones deben llegar en el curso de unos cuantos días. Sólo me resta tener cruzados los dedos en espera de que por fin sean aparatos de propulsión a chorro.

9 DE OCTUBRE DE 1944

El día de hoy echa por .tierra todas mis esperanzas de futuras operaciones.

Poco después de la media noche, recibí instrucciones telefónicas para trasladarme a Anklam, en la Alemania del Norte. Debo adelantarme, haciendo el viaje por tierra, para asistir a una conferencia de comandantes de las unidades de combate, que ha sido convocada por el Mariscal del Reich Goering.

Después de dar las órdenes necesarias para el movimiento del escuadrón, emprendo la marcha en un automóvil acompañado del primer teniente Gerhard y un chofer a las 3:00 horas. Debernos hacer el viaje en treinta y seis horas, vía Praga, Dresden y Berlín, hasta llegar a Anklam. Como no podemos estar ciertos de obtener combustible en el camino hemos colocado todo el que necesitamos en unas latas que montamos en la parte trasera del auto.

En la tarde, a eso de las 16:00 horas nos detenemos en una posada de la villa de Czech para tomar breve descanso y beber una taza de café. Ya refrescado, tomo el volante cuando iniciamos nuevamente el viaje. No hemos caminado ni un kilómetro, cuando el auto se bambolea impulsado por una explosión. Rota la dirección y ya sin control, nos estrellamos contra el parapeto de un puente. Gerhard que iba junto a mí sale disparado por el parabrisa

y se rompe una pierna; el chofer que venía atrás logra salir ileso del accidente, pero a unos cuantos pasos de distancia cae desmayado; yo he quedado sujeto detrás del volante. La explosión me hirió, tengo incrustados en las piernas varios trozos de granada y la sangre mana hasta fuera de mis botas. Presa de desesperación hago el intento de zafarme procurando arrastrarme. El ruido de un auto que se aproxima queda repentinamente ahogado por el de una segunda explosión; se siente un sacudimiento terrífico, y un Volkswagen en llamas se estrella contra mi auto, rebota con el impacto, derrapa atravesándose en el camino y rueda descendiendo por el talud del terraplén que queda al otro lado. Haciendo frenéticos esfuerzos logro por fin alejarme del sitio del accidente.

Tengo destrozada la rodilla izquierda, lo mismo que la pelvis. Arrastrándome sobre las espaldas, dolorosa y lentamente puedo moverme sosteniéndome sobre los codos hasta llegar a la zanja que corre a un costado del camino.

Transcurren dos horas antes de que nos recoja la unidad de salvamento. El chofer del segundo vehículo ha muerto. Se descubre que la destrucción de los dos carros fue provocada por medio de minas; se trata de sabotaje, cometido por el movimiento terrorista checo que funciona subrepticiamente.

Durante la noche somos trasladados al hospital de la fuerza aérea en Praga, donde se hace necesario operarnos inmediatamente tanto a Günter como a mí. Se me ha inflamado y decolorado la pierna izquierda. En principio, el cirujano que va a operar quiere amputar, porque no ve ninguna posibilidad de salvarla. Estoy completamente desesperado.

No tengo el menor deseo de pasar el resto de mi vida convertido en inválido. Durante dos horas y media operan hasta que por fin logran remendarme la rodilla en la mejor forma que les es posible.

Entablilladas las dos piernas, me conducen a una sala donde también está acostado Günter con una pierna entablillada; hay además otros enfermos que sufren de heridas graves.

Pido a una de las hermanas enfermeras que me traiga el maletín de donde saco una botella de brandy. Günter y yo la vaciamos en pocos minutos y de esta manera no siento el menor dolor durante toda la noche.

3 *DE DICIEMBRE DE 1944*

Durante ocho semanas, largas, interminables, he estado acostado con el molde puesto, imposibilitado de todo movimiento. Günter se halla en la cama de junto. La monotonía de los días se interrumpe solamente con los dolores que sufrimos durante la noche.

Han sanado bien las heridas que tenía en la rodilla izquierda; pero la pierna derecha ha quedado inválida permanentemente, y no me queda otro remedio que resignarme ante la realidad de los hechos.

El doctor ha prometido dejarme levantar pronto; mañana en la mañana me quitarán el entablillado.

4 DE DICIEMBRE DE 1944

En la mañana temprano me quitaron el molde. Tengo las dos piernas terriblemente delgadas; la rodilla derecha todavía sigue demasiado tiesa; me siento tan débil que apenas puedo sentarme en la cama; quiero levantarme, ver si puedo estar de pie, si podré caminar; pero cada vez que trato de poner un pie en el suelo me da un vértigo.

7 DE DICIEMBRE DE 1944

Hace dos días que di mis primeros pasos, con muletas, dentro de la sala; ayer me aventuré a salir al corredor.

Hoy haré el intento de salir a dar un paseo corto, a la orilla del Río Moldau; estoy resuelto a andar otra vez, aun si tal cosa requiere aprender como cuando era niño; de todas maneras tengo que lograrlo.

10 DE DICIEMBRE DE 1944

Cada día recorro mayor distancia en mis salidas. Con la ayuda de una de las hermanas enfermeras pude llegar hasta el teatro; para una persona sana es un paseo a pie de no más de diez minutos, pero yo tardé más de una hora. Tengo las manos llenas de escoriaciones y ampollas, pero es indudable que voy progresando en forma definitiva.

12 DE DICIEMBRE DE 1944

Me han enviado a un sanatorio en los Alpes austriacos para que reciba un tratamiento a base de baños de radio. La rigidez de la rodilla izquierda va desapareciendo gradualmente; pero la pierna derecha está todavía inutilizada; cuelga de la cadera lesionada y para siempre será como cinco centímetros más corta que la otra.

Me paso las horas caminando con muletas sobre la nieve; los paseos son largos y fatigosos; todos los días tomo un baño caliente con aguas que contienen radio; se supone que estos baños obran como estimulantes de los músculos y las articulaciones.

16 DE DICIEMBRE DE 1944

Son fatales las noticias que nos llegan sobre la guerra; en mis mapas he ido siguiendo el avance del enemigo tanto en el frente Oriental como en Occidente. He llegado a la conclusión de que ya es imposible obtener la victoria.

No creo que la guerra tenga un final decisivo, ni que haya vencedores y vencidos. El único modo de estimar la verdadera proporción de la victoria es por el tiempo que dure la paz, y no veo cómo puede haber una paz duradera en el mundo mientras siga existiendo el bolchevismo. De acuerdo con las teorías comunistas de revolución mundial, llegará el día en que el bolchevismo se lance a la conquista de todas las naciones. El precio que habrá de pagarse por una paz de esa naturaleza es la esclavitud de todos los países y por consiguiente de la humanidad entera.

19 DE DICIEMBRE DE 1944

Lilo ha logrado arreglar mi traslado al hospital de la marina en Sanderbusch, que queda a sólo unos cuantos kilómetros de Jever. (Más tarde, lo ocupó el ejército canadiense y fue designado como el Hospital General Núm. 7 de las Fuerzas del Canadá). Tenemos allí una casita encantadora, que Lilo ha convertido en verdadero hogar. Allí está en estos momentos, esperándome acompañada de nuestras dos hijas. Queremos estar juntos, por lo que pueda suceder, durante los últimos y más aciagos días de la guerra.

21 DE DICIEMBRE DE 1944

Y en muletas emprendo el viaje para ir a encontrar a mis seres queridos. Todo lo que me importa es llegar a mi casa;

la guerra ha terminado para mí que estoy hecho un inválido.

Salzburgo ha sido intensamente bombardeada poco antes de que llegue el tren en que viajo. Nos trasbordan abordo de camiones y así cruzamos la ciudad hasta llegar a la próxima estación de ferrocarril. Somos veinte los que estamos considerados como casos de heridas graves.

Cuando llegamos a Rosenheim, donde tendremos que esperar el tren que nos lleve a Munich, ya es de noche y hace un frío horrible. Llueven más bombas que destruyen la estación del ferrocarril. Miles de personas corren huyendo despavoridas, mientras se oye el silbido de las bombas que cruzan el aire. Nosotros, que estamos imposibilitados de correr, nos tendemos en el suelo y permanecemos abrazados a la tierra hasta que pasa la tormenta de metal; después nos apiñamos para no helarnos, hasta que varias horas más tarde, llega el primer tren.

Cuando llegamos a Munich, la estación del Este se halla en llamas. Los ingleses han estado bombardeando también la ciudad. Las hermanas enfermeras me ayudan cuando no puedo caminar más. Mis camaradas se quedan en el hospital de este lugar.

El tren hace siete horas en el recorrido para llegar a Augsburgo. En condiciones normales el viaje se hace en una hora solamente. A lo largo de la línea, los bombardeos nocturnos han hecho pedazos la vía permanente.

En la estación de Augsburgo, me llevan a una tienda de campaña instalada por la Cruz Roja. Es imposible seguir adelante, estoy muerto de cansancio; lo único que quiero es cerrar los ojos y dormir . . . dormir . . . dormir . . .

22 DE DICIEMBRE DE 1944

Tratan de sacarme de la cama al mediodía; las fortalezas están bombardeando la ciudad y quieren transladarme a un refugio antiaéreo. Pero los corro, diciéndoles que me dejen en paz. No me importa nada, sólo quiero dormir.

A la caída de la tarde salgo en un tren militar que debe llegar a Hanover a la mañana siguiente.

23 *DE DICIEMBRE DE 1944*

La fatiga del viaje ha sido demasiado para mí. Me duelen todas las coyunturas y los músculos. Afortunadamente, en todas partes me encuentro con gente amable que se ofrece a ayudarme; las muletas me hacen sentir tan desamparado como un niño chiquito.

Unos ferrocarrileros me llevan a la locomotora de un tren de carga que sale rumbo a Bremen; la cabina del maquinista es bonita y hace calor; entre éste y el fogonero me acomodan sobre un montón de lonas y sacos. Se sorprenden al verme las insignias y condecoraciones; nunca se imaginaron que los oficiales heridos en la línea del frente pudieran viajar en forma tan primitiva.

Hablamos de la guerra, de la destrucción de las ciudades y de las fábricas; el maquinista perdió a toda su familia y su casa durante uno de los bombardeos de Bremen. El fogonero perdió a su yerno en el frente ruso. Ambos opinan, como yo, que debemos hacer la paz con las naciones de Occidente para tener manos libres en el Oriente. Los dos están preparados para luchar contra los rusos una vez más, tal como lo hicieron de jóvenes durante la Primera Guerra Mundial.

Un lento tren de pasajeros local, me lleva por fin hasta Jever donde llego a medianoche. El comandante de la

estación aérea envía su automóvil para que me conduzca a la casa.

En medio de la oscuridad y desde la puerta que da acceso al jardín, veo a Lilo que sale corriendo de la casa y viene a recibirme. Quisiera tomarla en mis brazos y apretarla como siempre lo hacía, pero esta vez no puedo porque necesito las dos manos para sostenerme en las muletas. Después de besarla, entramos juntos a la casa. Ella habla sólo una vez y con voz temblorosa me dice:

—Caminas tan despacio. No tenía idea de que estuvieras tan mal.

Hace calor en la estancia que es cómoda. Me siento muy cansado, agobiado por todo el esfuerzo y la incomodidad del viaje; por todo lo que he visto, oído y experimentado; fastidiado de la guerra. Sin embargo, me siento feliz. Contento de haber llegado por fin a mi casa; encantado de que Lilo y yo volvamos a estar juntos una vez más.

Mañana será Nochebuena y la pequeña Ingrid se levantará y correrá de uno a otro lado, con sus rizos color oro; me acosará con infinidad de preguntas: ¿Que si voy a quedarme en casa?, ¿que por qué tardé tanto lejos de ellos?, ¿por qué camino tan despacio?, ¿por qué hay guerra?, ¿por qué . . . por qué . . . por qué?

CAPITULO VIII

HASTA MEDIADOS DE enero me es imposible salir de la casa. La nieve y el hielo me impiden presentarme en el hospital.

Me llegan noticias del escuadrón. El capitán Woitke volvió a tomar el mando después de haberse restablecido, pero fue muerto en acción pocos días después. Me envían mis libros de bitácora, junto con la confirmación de las victorias que faltaban y el aviso de que me han conferido la Cruz de Caballero (Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes).

Mis bitácoras contienen el registro de casi 2,000 vuelos, incluyendo más de 400 misiones de operaciones frente al enemigo. Se me reconoce haber derribado cincuenta y dos aviones. En distancia, he volado más de ochocientos mil kilómetros aéreos. ¿Volveré a volar?

El 1[9] de enero, nuestras Alas de Combate emprenden su última operación aérea en gran escala. Los aeródromos ingleses y americanos, en Francia y Bélgica, son bombardeados y ametrallados con todo éxito. Para muchos de mis camaradas, esta es indudablemente la última de todas las misiones. El mayor Specht se halla entre los que no regresaron. No puedo dejar de pensar en la fiesta de Año Nuevo del año pasado. La gran misión que el "pequeño comodoro" esperaba entonces vino a realizarse exactamente un año después.

Habiendo hecho este supremo esfuerzo, el Comando Alemán de Combate, como tal, y para todos fines prácticos, deja de existir. Le sobreviven únicamente unas cuantas unidades para operaciones futuras.

Mientras tanto, las avanzadas enemigas, tanto en uno como en otro frente, han cruzado las fronteras del Reich. Millones de alemanes en el territorio Orientalhuyen ante las

hordas asiáticas que se aproximan. No hay palabras con qué describir el horror y *la miseria de su situación.*

Mis padres se cuentan entre los que se han visto obligados a abandonar sus hogares. Mi madre y *hermana se comunican conmigo hacia fines de enero. No hay ninguna noticia respecto al paradero de mi padre.*

Durante las veinticuatro horas del día, los ingleses y *americanos siguen bombardeando nuestras ciudades, sin la menor tregua. Cientos de miles de gentes pierden de este modo la vida.*

Siguen librándose grandes batallas en los dos frentes. Los soldados alemanes luchan desesperadamente, defendiendo el suelo de su patria pulgada por pulgada, hasta lo último. De acuerdo con las listas más recientes que dan el número de bajas, se estima que hemos perdido cuatro millones de hombres.

Día tras día, aun en los distritos más lejanos, como este de Friesia, las sirenas de alarma interrumpen la paz rural. Una y *otra vez, Lilo tiene que llevarse a las niñas y unas cuantas maletas al refugio antiaéreo. Se ha cavado una pequeña trinchera para mí, en la parte de atrás de la casa, en un lugar del jardín. Nunca me han gustado los refugios de concreto, me agrada ver lo que pasa* y *estoy acostumbrado a hacerlo.*

En marzo, *me presento al comandante de la estación aérea para operaciones terrestres. A pesar de las muletas, se me tiene ocupado durante todo el día, inspeccionando diferentes campos que pueden servir como pistas de aterrizaje para los deslizadores que transportan efectivos militares; o estableciendo puestos locales de defensa; u organizando* un *control móvil de vuelos.*

Somos parte de las fortificaciones de Wilhelmshaven. La ciudad está convertida en fortaleza, que deberá ser

defendida hasta lo último y *a toda costa. La guarnición será pertrechada por aire en caso de que quede bloqueada. Quedo como oficial de enlace aéreo, a las órdenes de la comandancia de la guarnición* y *para los servicios de campaña. Hay unos 40,000 miembros de la Marina disponibles* para *las operaciones en tierra. Todos son novatos y no se cuenta con suficiente armamento, excepto para un reducido número de ellos.*

Conforme pasan las semanas, llego más y *más al convencimiento de que es inútil continuar toda resistencia en el frente Occidental. Debemos conservar toda nuestra fuerza para detener el avance ruso en Europa. Sé que en caso de un armisticio en el Occidente, millones de soldados alemanes, exaustos, descorazonados* y *fastidiados de la guerra, volverán a cobrar ánimo* y a unirse *lanzando hasta la última* onza *de fuerza en la lucha contra el comunismo, para libertar sus hogares* y *salvar a Europa del desastre final.*

Yo mismo no titubearía en subirme a un avión y *pelear otra vez, hasta que el último bolchevique de las hordas asiáticas que quieren conquistar el mundo fuera arrojado del último rincón de Alemania.*

Estas no son ideas mías solamente; es el deseo de todos los oficiales y *soldados con quienes he hablado durante las últimas semanas. Todos esperan el día en que los Aliados de Occidente se den cuenta de que no es Alemania la amenaza real para su vida y su libertad, sino la Rusia Soviética.*

El 11 de marzo de 1945, día en que rindo homenaje a los héroes, hago el siguiente asiento en mi diario:

"La guerra se ha «invertido en una norma de prueba que sirve para medir el espíritu de Alemania, algo semejante a una línea de división espiritual. En tiempo de paz, reconocemos la

distinción entre el bien y el mal; pero ahora son los valientes los que se distinguen de los cobardes.

"La guerra ofrece a los bravos la oportunidad de superarse. Dios los ha dotado ya de valor y fuerza. Aun cuando perezcan, el heroísmo que entraña su muerte quedará inmortalizado para siempre.

"El pueblo alemán los recuerda hoy, en esta hora, quizás la más negra que ha vivido nuestra amada patria. *Sólo con* cerrar *los ojos puedo ver a los camaradas que volaron* y *cayeron a mi lado, en las más feroces batallas libradas durante la* guerra.

"En el curso de los dos últimos años, he llegado a quedarme. muy *solo. No muchos de mis camaradas regresaron* de *lo que acostumbramos llamar "El* Gran Cementerio *de Combate". Frecuentemente fuimos dominados por la inmensa superioridad numérica del enemigo; a menudo fuimos vencidos valientemente en combates aéreos. Sin embargo, aún en la derrota podemos salir victoriosos en* un *sentido: nos hemos vencido a nosotros mismos, hemos triunfado sobre los instintos más bajos que amenazaban robarnos el* valor y *la fe.*

"Una y *otra vez nos elevamos, siempre como cosa de rutina; en cada ocasión hubo algunos que no regresaban, pero nunca se escucharon quejas ni preguntas de nadie. Los que sobrevivimos hemos sido heridos más de* una *vez. Yo mismo, sufrí cinco heridas* y *estoy convertido en* un *inválido.*

"Pero si llegase el momento en que se tratara de arrojar *a los rusos hasta sus bosques, pantanos y estepas, después de concertar* un *armisticio con las potencias occidentales, estoy dispuesto a salir a luchar otra vez.* Habrá *nuevos camaradas, juntos podemos recobrar el* espíritu *del* pasado, *juntos podemos entrar a* formar parte *de la tradición. Habrá sonrisas cuando nos demos el* primer *apretón de manos,* y *después, momentos de seriedad al recordar a los muertos... Su espíritu de osadía temeraria prevalecerá siempre, dondequiera que se reunan pilotos de combate. Terminada la tarea,* y *devuelta la libertad a nuestra amada* patria, *con el estruendo de los motores que haga eco nuevamente en los ámbitos del cielo de Alemania, podremos*

pagar el tributo debido a la memoria de nuestros héroes y *nuestros camaradas.*

"Su muerte no habrá *sido en vano".*

La guerra está perdida.

La guerra está perdida . . . Se ha perdido la guerra . . .

Las palabras resuenan como golpes de marro. La nación alemana ha sufrido un colapso total, una *derrota aplastante. El verdadero significado de todo esto, se halla más allá de mi capacidad de comprensión.*

Hitler ha muerto. El Reich ha sido vencido y se halla bajo la ocupación del enemigo. El que fuera orgulloso Ejército Alemán, ha dejado de existir; los restos supervivientes están en campos de prisioneros o recorren la campiña en forma de pandillas indisciplinadas de vagos hambrientos. El soldado alemán ha sido deshonrado; hasta el nombre de los camaradas muertos ha sido manchado.

Nuestro mundo ha quedado reducido a cenizas.

Es inútil afligimos por cuestiones académicas, como la de la responsabilidad o la culpa de la guerra.

La guerra está perdida. Es suficiente ya con que la victoria haya quedado en manos del extranjero.

Hemos quedado atónitos ante los descubrimientos sensacionales y hechos que ocurren en rápida sucesión. Para nosotros, el camino del futuro debe seguir un rumbo de pobrezas y necesidades. Un despotismo sin conciencia ha quedado revelado entre los nazis que actuaban tras la personalidad de Hitler.

Disgustados e indignados, los soldados y *oficiales del Ejército Alemán vuelven las espaldas a aquellos cuyos crímenes brutales de guerra y tremendas atrocidades, han quedado expuestos. Estos criminales, cuyas actividades por regla general quedaban restringidas a los campos de concentración* y *de trabajo en las áreas de defensa en la retaguardia, han deshonrado el nombre de Alemania. Las atrocidades cometidas bajo la bandera de la swástica, merecen el más riguroso castigo. Los Aliados debían dejar que los soldados alemanes que sostuvieron la lucha, hicieran justicias con estos criminales.*

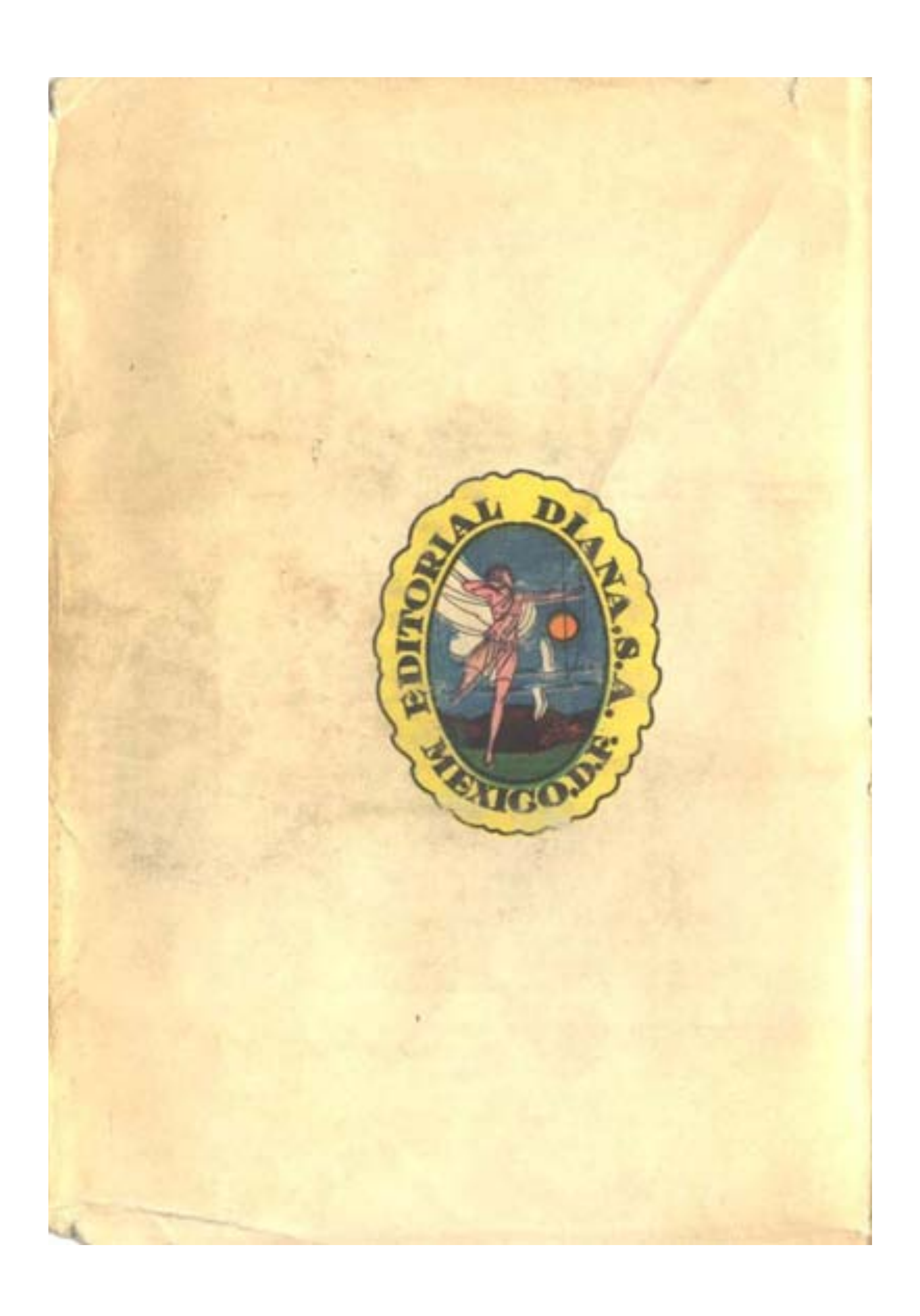
La guerra está perdiada. Se ha firmado el armisticio. ¿Quiere decir esto que habrá paz?

El comunismo ha llegado al corazón de Europa. Eso es lo que el mundo no debe olvidar jamás. La destrucción del Reich alemán significa que la última barrera *contra la revolución mundial roja ha sido derribada. Sobre Berlín ondea ahora la bandera roja. Allí tenemos al verdadero vencedor de esta guerra.*

El camino ha quedado abierto para Stalin. ¿Cuándo empezarán a hollar sus tanques el suelo de Europa?

F I N

ESTA EDICIÓN DE 1,000 EJEMPLARES SE TERMINÓ DE IMPRIMIR EL 23 DE ENERO DF 1961 EN LOS TALLERES DE LA EDITORIAL DIANA, S. A. TLACOQUEMÉCATL 73 MÉXICO, D. F.


EDITORIAL DIANA, S. A.
MEXICO, D.F.